

Les textes d'introduction

L'avenue Louise et les rues adjacentes

Considérations historiques, urbanistiques et architecturales



L'avenue Louise, au croisement avec la rue Mercelis.
Collection cartes postales Dexia Banque.

Inventaire du Patrimoine architectural,
Bruxelles-Extensions Sud

www.irisonmonument.be/fr.Bruxelles-Extensions_Sud.html

Sommaire

Considérations historiques et urbanistiques 3

L'avenue Louise, genèse d'un projet	3
Une réalisation mouvementée	7
Les rues adjacentes	8
L'avenue Louise prolongée ou «le clos du Bois»	9
Circulations et modifications dues au trafic automobile	11
Les plantations	13

Considérations architecturales 14

Première phase de construction (1864-1914)	
Une avenue de prestige	14
Chronologie	14
Physionomie de l'avenue et règlements des bâtisses	14
Typologies dominantes	15
Styles architecturaux	18
- Néoclassicisme tardif	18
- Éclectisme et styles «néo»	18
- Influences néo-Renaissance flamande et française	20
- Art nouveau	21
- Beaux-Arts	23
Les architectes de l'avenue	25
Spéculation et ensembles architecturaux	25
Deuxième phase de construction (1930-1970)	
Les immeubles à appartements et le commerce	26
Les immeubles à appartements	26
Entre-deux-guerres : le rêve moderniste	26
De 1945 à 1970 : une morne falaise	29
Le commerce	30
Entre-deux-guerres	30
Le commerce d'après-guerre	31
Troisième phase de construction (1960 à aujourd'hui)	
Des grandes compagnies en quête d'image.	
La transformation de l'avenue en bureaux	32

Rédaction, recherches et iconographie

Isabelle Douillet
et Cécile Schaack,
APÉB asbl

© Ministère de la Région de
Bruxelles-Capitale,
Direction des Monuments
et des Sites,
CCN - Rue du Progrès, 80
1035 Bruxelles

Éditeur responsable P. Crahay



Considérations historiques et urbanistiques¹

L'avenue Louise, genèse d'un projet

En 1839, deux promoteurs immobiliers, Jean-Philippe DE JONCKER et Jean-Baptiste JOURDAN, obtiennent l'autorisation d'établir un nouveau quartier sur les territoires d'Ixelles et de Saint-Gilles et d'ouvrir une nouvelle porte à la ville, avec perception d'un droit de péage. C'est l'actuel «goulet», accompagné sur Saint-Gilles d'un petit damier de six îlots orthogonaux (rues De Joncker, Jourdan et Jean Stas), caractéristique de l'urbanisme des faubourgs de Bruxelles dans les deux premiers tiers du XIX^e siècle. Ce plan, remanié par l'inspecteur des faubourgs Charles VANDERSTRAETEN, est ratifié par l'arrêté royal du 31.08.1840. À partir de cette réalisation, l'idée d'une avenue reliant la ville au bois de La Cambre se fait tout naturellement, via le goulet.

Dès 1844, ces mêmes promoteurs présentent des plans pour une avenue monumentale. Cette initiative, bien qu'émanant de particuliers, est acceptée par les autorités et décrétée d'utilité publique, vu la carence en «promenades» à Bruxelles. La concession leur est accordée en 1851. Cependant, les travaux traînent tellement que le gouvernement intente un procès à J.-P. DE JONCKER, seul depuis le retrait de son associé, à la suite duquel, en 1856, il est déchu de sa concession.

Par ailleurs, les débats autour de cette avenue vont bon train. Dès 1846, des projets affluent, qui imaginent d'autres tracés. Celui de l'ingénieur LE HARDY DE BEAULIEU (1846)² et celui de l'architecte CLUYSENSAER (1848), d'une conception plus paysagère, reprennent tous deux l'idée d'une avenue dans la prolongation du goulet. À l'inverse, quatre autres projets dans les années 1850, émanant respectivement des paysagistes KEILIG et FUCHS³, de PAUWELS et TRAPPENIERS, proposent de rejoindre le bois de La Cambre par d'autres itinéraires. Finalement, par l'arrêté royal du 11.01.1859, c'est le projet de DE JONCKER, revu par l'ingénieur Maximilien CAREZ, qui est définitivement adopté. À charge de la Ville de Bruxelles de le réaliser.

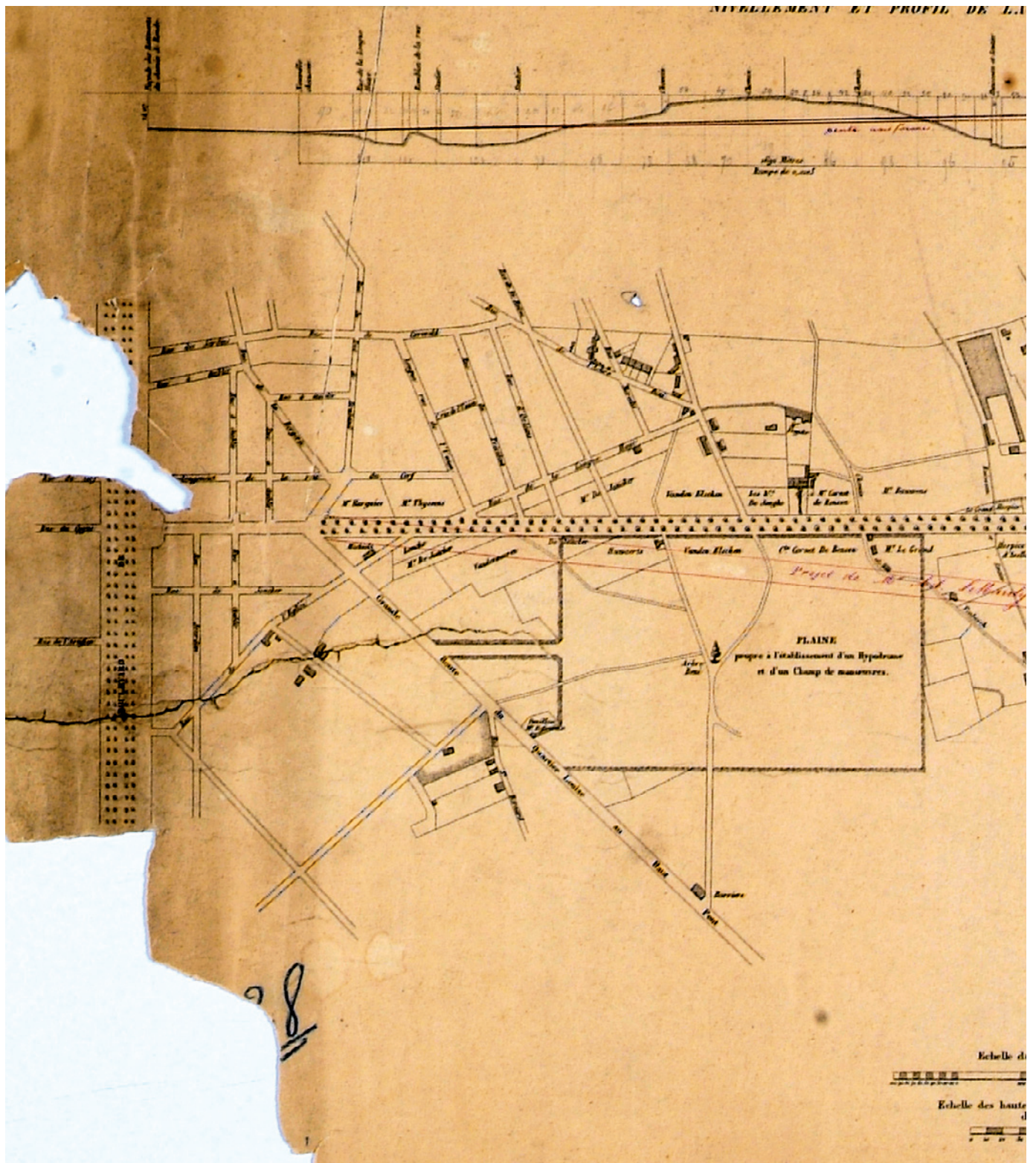


«Avenue projetée pour conduire les habitants de Bruxelles à La Cambre... Agréable perspective». Estampe satyrique relative aux grands travaux de Bruxelles, f°, lith., vers 1855. © KBR, cabinet des estampes, SV23257.

¹ L'histoire de l'avenue Louise et de ses abords a fait l'objet d'une étude approfondie. Voir DUQUENNE, X., *L'avenue Louise à Bruxelles*, Bruxelles, 2007. Nous remercions l'auteur de nous avoir permis de consulter son manuscrit avant publication.

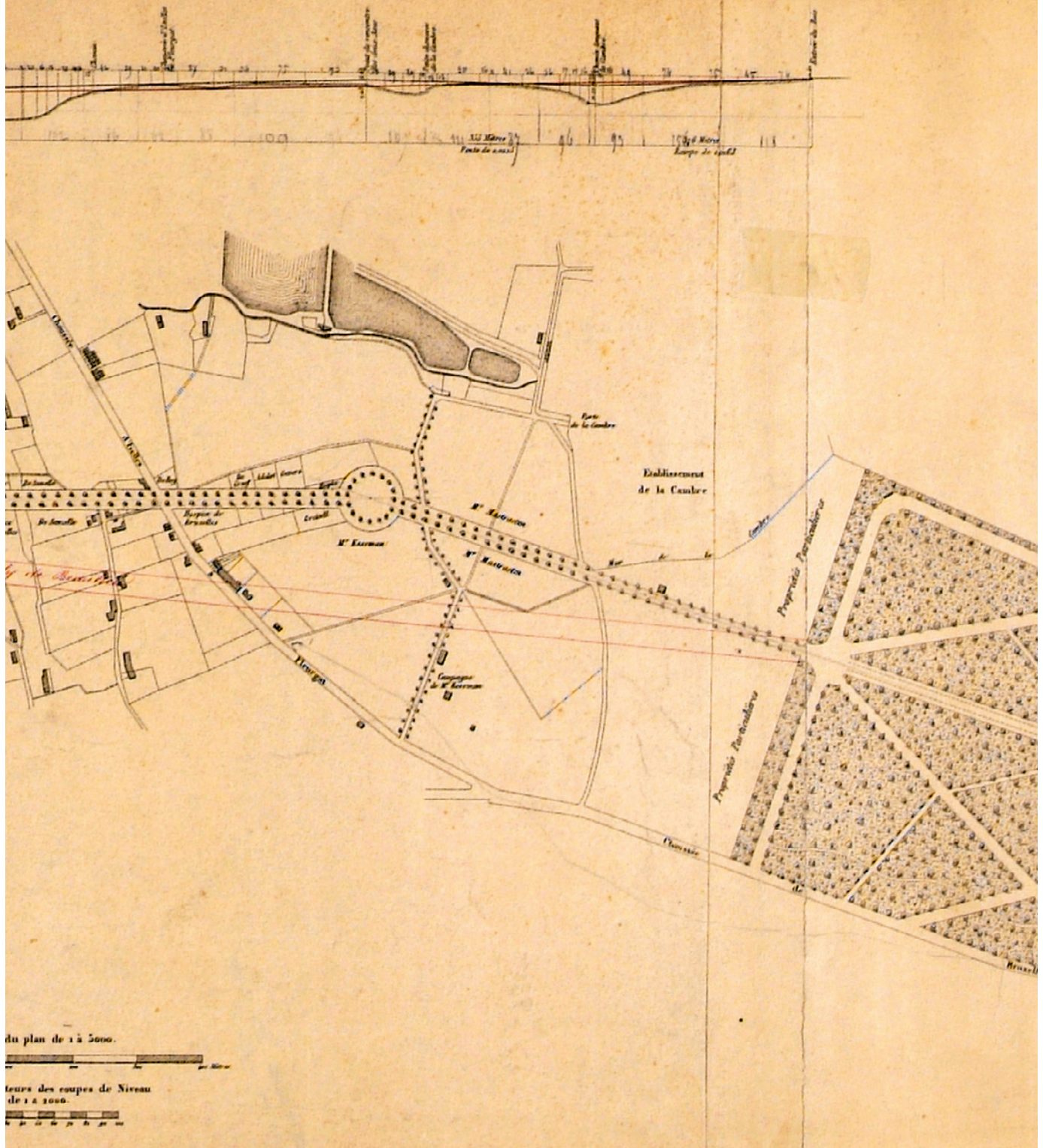
² AVB/PP 1540 (1858).

³ Le projet de Fuchs relie la chaussée de Wavre au bois de La Cambre. AVB/PP 580 (1857).



Partie 1/3 (section entre le goulet et l'ancien chemin de Tenbosch).
 Tracé d'une avenue arborée reliant la ville au bois de La Cambre. Projet de De Joncker et Jourdan juxtaposé à celui de Le Hardy de Beaulieu (en rouge), vers 1846. AVB/PP 1538.

NOUVELLE ROUTE PROJÉTÉE



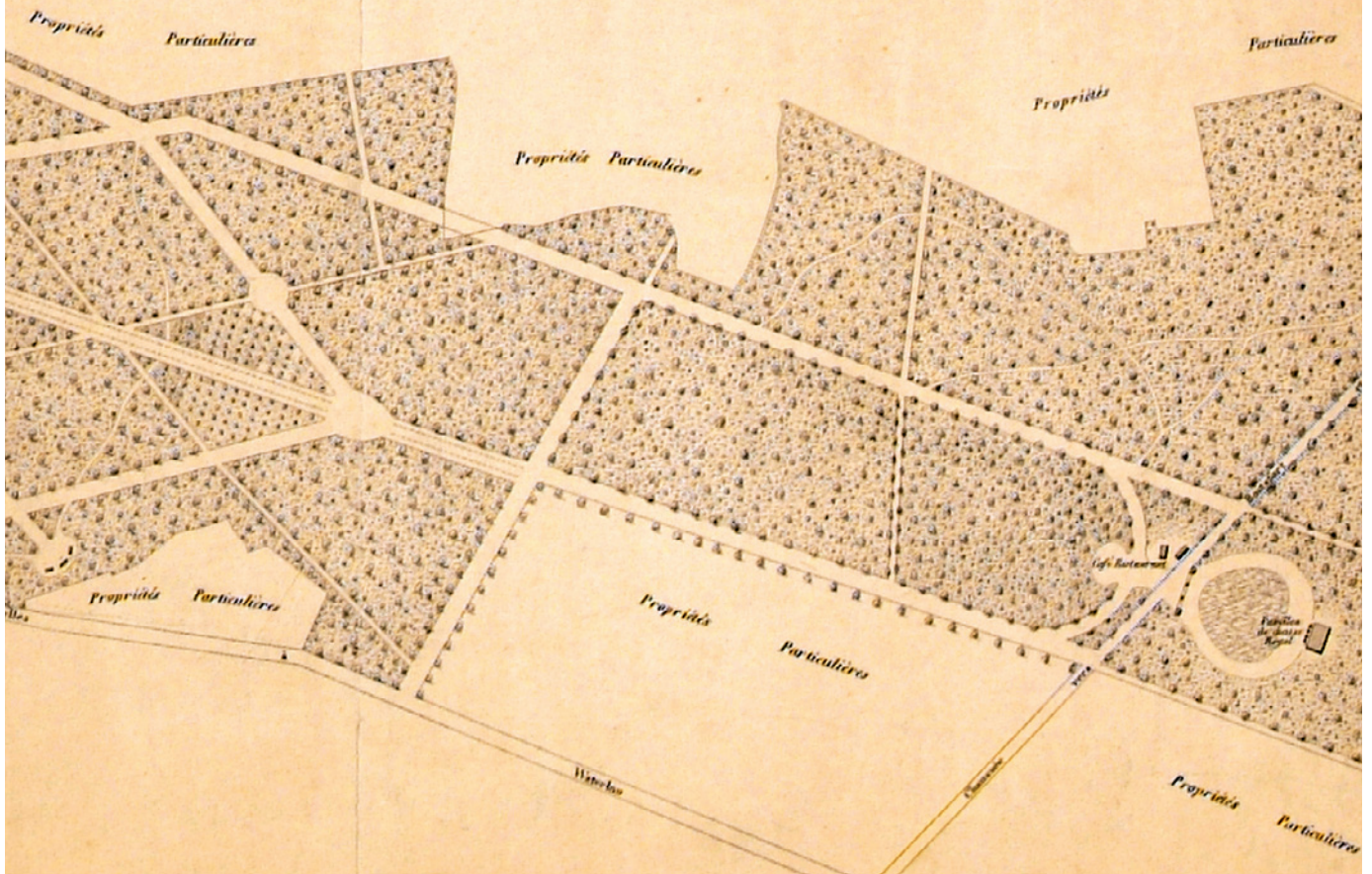
Partie 2/3 (section entre la chaussée de Vleurgat et le bois de La Cambre).

PLAN

*d'un projet de Route ou Avenue du Quartier Louise
au Bois de La Cambre à établir sur 30 mètres de largeur,*

et projet de conversion
du Bois de La Cambre
EN
PARC PUBLIC
de promenade en équipages.

N° La demande en concession de cette route est
faite officiellement au Gouvernement par la
SOCIÉTÉ DE MISSEK & JOURDAN

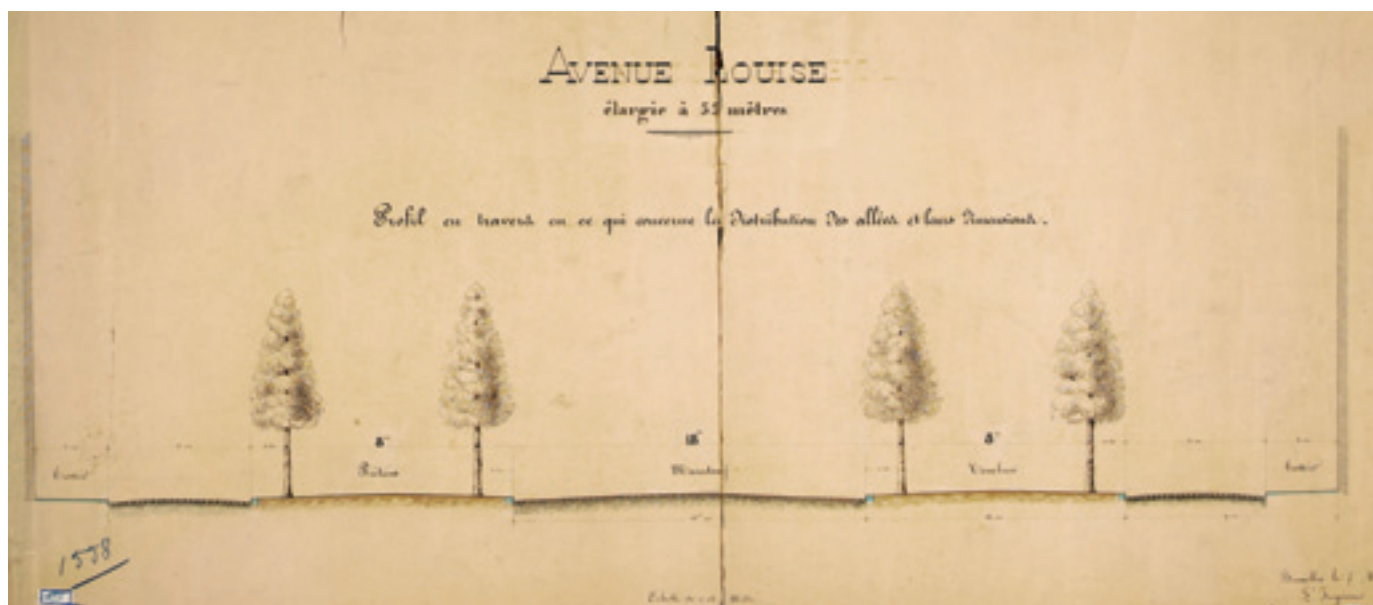


Partie 3/3 (bois de La Cambre).
Le plan comprenait aussi «un
projet de conversion du bois de
La Cambre en parc public de
promenade en équipages».

Une réalisation mouvementée

Les travaux débutent en juin 1860 sur un terrain accidenté, fait essentiellement de champs, de vergers et de potagers. Le nom de certaines rues adjacentes en témoigne encore (Beau-Site, Longue Haie, Arbre Bénit, Tenbosch, Ermitage, etc.). La tâche est considérable pour aplanir le site et pour créer une pente uniforme entre la fin du goulet et l'entrée du bois de La Cambre situé quelque 23,6 mètres au-dessus de lui.

Dès 1861, les premières maisons apparaissent⁴. À cette époque, l'avenue ne fait que 35 mètres de large, agrandis de part et d'autre par une zone de jardinets de 10 mètres *non aedificandi*. Alors que la construction de la voirie est déjà bien avancée, un dernier projet émanant du duc de Brabant, le futur Léopold II, propose de rattacher à la voirie les zones de jardinets prévues initialement afin de porter la largeur totale de l'avenue à 55 mètres. Cette proposition est adoptée par l'arrêté royal du 12.07.1864. Ce même projet princier prévoit une autre disposition des circulations pour faire la part belle aux piétons et non plus aux attelages.



Un compromis est alors mis en place : de la place Stéphanie au rond-point, une large chaussée centrale (15 mètres) est bordée de deux contre-allées sur terre-plein (11 mètres) — l'une destinée aux piétons, l'autre aux cavaliers —, flanquées chacune de rangées d'arbres et accostées d'une desserte pavée (6 mètres) et d'un trottoir (3 mètres). Ensuite, sur les 750 derniers mètres à partir du rond-point, la disposition suit la proposition du duc de Brabant, soit un terre-plein central de 29 mètres, orné de parterres et de sculptures, bordé de larges trottoirs-promenoirs (6 mètres) et de deux chaussées latérales.

Distribution des circulations de la première section de l'avenue Louise, de la place Stéphanie au rond-point. Large chaussée centrale (15 mètres) bordée de deux contre-allées sur terre-plein (11 mètres) — l'une destinée aux piétons (à gauche), l'autre aux cavaliers (à droite) —, flanquées chacune de rangées d'arbres et accostées d'une desserte pavée (6 mètres) et d'un trottoir (3 mètres).

Perspective aquarellée, vers 1864. AVB/PP 1558 (1864).

⁴ Par toute une série de plans conservés aux AVB, on peut reconstituer la construction de l'avenue Louise et l'implantation des rues qui y aboutissent : AVB/PP 1537 (vers 1846, DE JONCKER et JOURDAN), 1536 (1853) avec mention des propriétaires des terrains que l'avenue projetée traverse, 1544 (1862), 2917 (1865) qui mentionne tous les propriétaires des terrains sur lesquels sont implantées les rues limitrophes, 830 (1865) par Victor BESME, 1553 (1866), 3183 (1870), 1562 (1872), 2720 (vers 1875).

L'avenue est baptisée en l'honneur de la première reine des Belges, Louise-Marie, épouse de Léopold I^{er}. Cette appellation remonte à la construction du goulet vers 1840⁵. Quand l'avenue est prolongée au début des années 1860, on décide de maintenir ce nom.

Par l'arrêté royal du 21.04.1864, la nouvelle avenue ainsi créée est désormais incorporée au territoire de Bruxelles-Ville, de même que le bois de La Cambre⁶.



En 1864, le duc de Brabant, futur Léopold II, propose de porter la largeur de l'avenue à 55 mètres et d'y modifier les circulations initialement prévues. Cette disposition, suivie sur les 750 derniers mètres à partir du rond-point, fait la part belle aux piétons et non plus aux attelages.

Projet aquarellé, vers 1864.
AVB/PP 1546 (1864).

Les rues adjacentes

Suite à l'arrêté royal du 21.04.1864, la Ville de Bruxelles annexe également des terrains, adjacents à l'avenue et au bois, sur une distance variant de 40 à 100 mètres de l'avenue. Si le tracé de la limite communale paraît aujourd'hui illogique par rapport à la structure des îlots et des voiries du quartier, c'est dû au fait que celle-ci a été tracée bien avant l'achèvement de l'urbanisation. La frontière suivait alors le contour d'anciens champs, chemins ou domaines.

Le quartier autour des rues de la Grosse Tour, de la Longue Haie et de la Vanne connaissait sur Ixelles déjà un début d'urbanisation, dans le prolongement du quartier autour de la porte de Namur : des rues au bâti modeste, résidentiel et marqué par le néoclassicisme. La plupart de ces voiries suivent *grosso modo* le tracé d'anciens chemins (*Hoeiweg*, chemin de l'Arbre Bénit, etc.). Ces rues sont simplement prolongées pour faire la jonction avec la nouvelle avenue.

⁵ Le quartier promu par DE JONCKER et JOURDAN vers 1840 s'appelait «quartier Louise», pendant au «quartier Léopold».

⁶ Voir AVB/PP 855 (1899).

Ces prolongations d'anciens axes génèrent parfois des parcelles ingrates, comme celles de l'angle aigu avec la rue de la Longue Haie.

Le tracé des autres voiries reliées à l'avenue est conçu par l'inspecteur-voyer des faubourgs de Bruxelles, Victor BESME, soit par son plan de 1864 (*Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise*), soit par des plans particuliers plus tardifs comme celui des étangs d'Ixelles en 1873. BESME envisage l'agglomération dans sa totalité en concevant des entités urbanistiques «supra-communales». Il jongle avec différentes conceptions urbanistiques : orthogonalité ou paysagisme.

L'avenue Louise prolongée ou «le clos du Bois»

Dans les années 1910, l'avenue Louise connaît un prolongement : une élégante impasse privée s'étirant à l'ouest de la place semi-circulaire clôturant l'avenue Louise face au bois de La Cambre. Les héritières de M. Tasson sont à l'origine de ce projet d'impasse luxueuse. Le 20.04.1910, un arrêté de la Députation permanente du Conseil provincial du Brabant leur autorise la création d'une voie privée sur un terrain appartenant à Tasson, auquel s'ajoute, vers Uccle, un terrain de campagne appartenant à M. Schlobach. D'abord confié à l'architecte Oscar FRANCOIS, le projet est repris par l'architecte Léon Jean Joseph GOVAERTS⁷ qui, outre la conception globale du clos, y concevra les deux hôtels monumentaux marquant l'entrée (n^{os} 535, 587), les grilles barrant l'accès au public ainsi que deux autres hôtels (n^{os} 583, 585). Dès l'origine, une zone *non ædificandi* est prévue devant les façades.

↗ Vue depuis l'entrée du clos du Bois avec, à droite, l'hôtel particulier de style Beaux-Arts par l'architecte Albert De Vestel, 1912.

Collection cartes postales
Dexia Banque.

↓ Vue ancienne depuis le clos du Bois vers l'avenue Louise.
Collection cartes postales
Dexia Banque.



⁷ BASYN, J.-M., *Léon Govaerts (1860-1930). Un architecte de transition*, (mémoire de licence en Histoire de l'Art et Archéologie), Université catholique de Louvain, Louvain-la-Neuve, 1992.

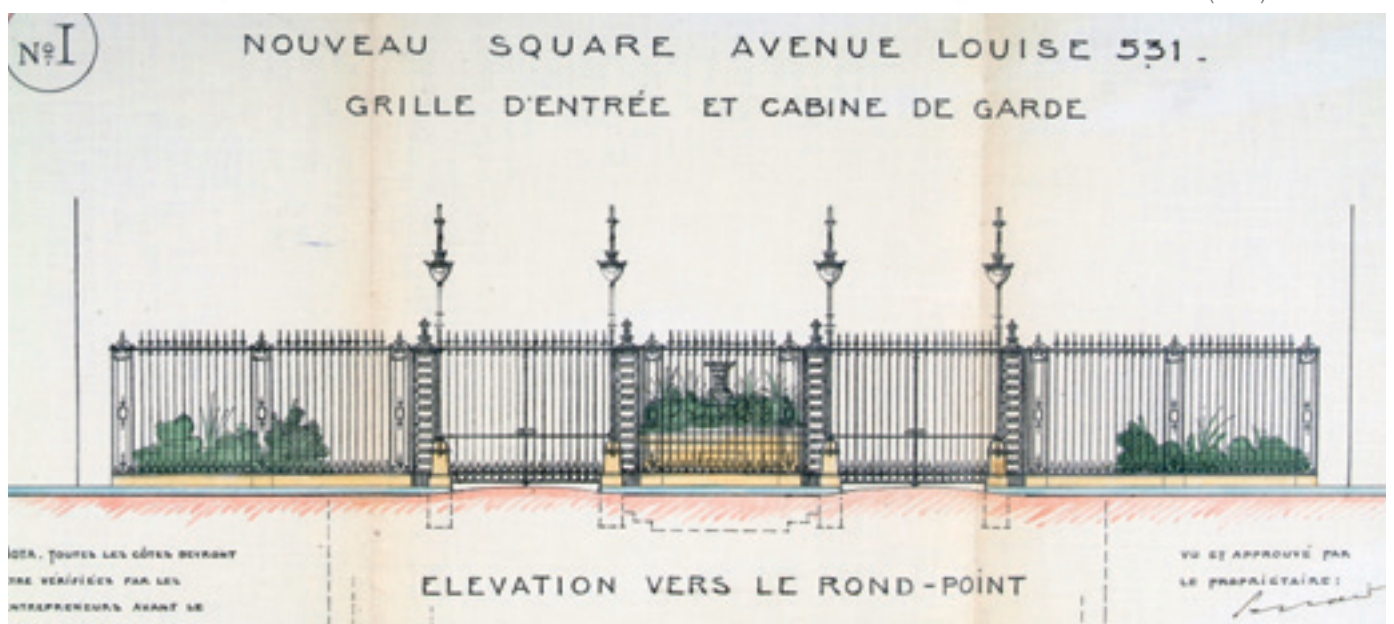
Longtemps appelée «avenue Louise enclavée», la voie porte aujourd’hui une double dénomination : celle d’avenue Louise, dont elle prolonge officiellement la numérotation, et celle, plus officieuse, de clos du Bois. Autrefois, on la dénommait également square Tasson, du nom de la famille qui initia le projet. Celle-ci avait par ailleurs fait édifier une demeure sur la partie de terrain lui appartenant.

Malgré quelques destructions et quelques maisons édifiées après la Seconde Guerre mondiale, dont le n° 553 (architecte Fernand DE ROY, 1952) ou le n° 567 (architecte Claude LAURENS, 1961)⁸, la physionomie initiale de l’artère ainsi que son affectation résidentielle ont été largement maintenues.



Projet de portail et de grille pour l’entrée du clos par l’architecte Oscar Francotte. AVB/TP 20846 (1911).

↓ Projet de grilles proposé par l’architecte Léon Jean Joseph Govaerts. AVB/TP 20846 (1911).



8 AVB/TP 20846 (1910-1916) ; 553 : 61778 (1952) ; 567 : 78533 (1961).

Circulation et grandes modifications dues au trafic automobile

Dès l'origine, l'avenue Louise offre donc des voies de circulation différenciées, séparant piétons, cavaliers et attelages et ménageant par des dessertes latérales l'accès aux maisons qui la bordent.

À cette disposition initiale vint s'ajouter, en 1869, une ligne de tramway, la première du pays, qui relie le centre-ville au bois de La Cambre à l'entrée duquel se trouve un dépôt (voir avenue Lloyd George). Dès 1873, la ligne est dédoublée. D'abord à traction chevaline, la ligne est électrifiée à la fin du XIX^e siècle. À l'inverse de la situation actuelle, les voies prenaient place à gauche de l'avenue, du côté du terre-plein des piétons (sur la photographie).



Cette carte postale ancienne montre bien les circulations sur l'avenue autrefois. Prise depuis la place Stéphanie, elle présente, au centre, la large voie des attelages avec, à gauche, les lignes de tram encore à traction chevaline. De part et d'autre, un terre-plein avec, à gauche, les piétons et, à droite, les cavaliers. Collection cartes postales Dexia Banque.

Dans les années 1920, la circulation automobile devient importante. La physionomie de promenade de l'avenue tend à disparaître au profit de la voiture. Non adaptée au trafic automobile (allées étroites, modifications des parcours après le rond-point), nombre d'accidents, parfois mortels, surviennent.

À partir de 1950⁹, la facilitation du trafic devient une priorité à Bruxelles, menée à grands frais par l'État belge, par le biais de son Administration des Ponts et Chaussées et galvanisée par la perspective de l'Exposition universelle de 1958. L'idée est lancée de réaménager les boulevards ceinturant le Pentagone, déjà engorgés de circulation, en y perçant à chaque carrefour important un passage souterrain. Place Louise, les travaux débutent en avril 1956, pour se terminer en décembre 1957. Ils consistent non seulement à réaliser un tunnel sous la petite

9 DEMEY, T., *Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier*, t. II, CFC éd., Bruxelles, pp. 22-39 ; DUQUENNE, X., *L'avenue Louise à Bruxelles*, Bruxelles, 2007 ; «Une boucle souterraine pour compléter les tunnels de la porte Louise», *Présence de Bruxelles*, 43, 1961, pp. 15-16 ; GILLAIN, J., «Les problèmes de la circulation», *Présence de Bruxelles*, 62, 1963, pp. 22-24 ; GILLAIN, J., «1965-1980 : un plan global des routes et des transports de Bruxelles-Capitale», *Présence de Bruxelles*, 68, 1965, pp. 2-9 ; NOVGORODSKY, L., «Le tunnel et le passage souterrain de l'avenue Louise, à Bruxelles», *La Technique des Travaux*, 1-2, 1959, pp. 29-40.

ceinture, mais également à concevoir un second passage souterrain, depuis la place Poelaert, passant sous le goulet de l'avenue Louise et la place Stéphanie. En 1961, une bretelle d'accès relie le tunnel de la petite ceinture à celui sous le goulet.

En 1962, de nouveaux travaux d'aménagement sont prévus, qui porteront cette fois sur les artères radiales de pénétration dans le centre-ville. L'avenue Louise est la première de ces artères à faire l'objet d'une transformation en «autoroute urbaine». La physionomie initiale est complètement bouleversée. On canalise sur des voies différenciées les circulations de transit et locales. On équipe l'avenue de deux tunnels : le «Bailli-Lesbroussart» (306 mètres) et le «Vleurgat» (54 mètres), logés tous deux dans l'allée centrale, élargie par la suppression de deux rangées d'arbres. Seules restent, de part et d'autre, deux rangées de marronniers, entre l'allée centrale et la desserte locale à gauche et, à droite, entre l'allée centrale, les voies de tram (déplacées sur l'ancienne piste cavalière) et la desserte. La couverture des tunnels sert d'assise à des parkings en surface. Cette seconde phase de travaux est achevée en septembre 1963. Un passage souterrain pour piétons est aménagé entre les rues de la Bonté et de la Concorde.



À la fin des années 1990, le bureau JNC International SA, dans le cadre du projet «chemin de la ville», a étudié le réaménagement des espaces publics de l'avenue Louise, avec mise en place de nouvelles sculptures et de nouveaux éclairages, refonte des trottoirs et des zones de parking en surface.

Équipages roulant avenue Louise vers le bois de La Cambre, à hauteur de la rue de Belle-vue. Carte postale ancienne. © KBR, cabinet des estampes, SV18127.

Un accident mortel avenue Louise en 1931. © CEGES, n° 38357.

Les plantations de l'avenue

L'élaboration du caractère vert de l'avenue est confiée à l'architecte-paysagiste Édouard KEILIG dès 1873¹⁰. Il en affirme le caractère de promenade par la plantation de quatre rangées de marronniers, interrompues au rond-point par des allées de platanes.



Avenue Louise, vue vers le terre-plein depuis le bois de La Cambre. Les araucarias sont bordés de rangées de marronniers.
Collection cartes postales Dexia Banque.

Pour la seconde partie de l'avenue, après le rond-point alors planté de rhododendrons, KEILIG renforce le caractère vert de l'avenue en s'inspirant, en 1865, du projet proposé par le duc de Brabant en 1864. L'avenue devient un véritable parterre, intéressant cas d'une intégration d'un jardin à la voie publique. Plantée latéralement de deux rangées de marronniers, l'avenue s'ordonne autour d'un large terre-plein axial, de 29 mètres, gazonné, jalonné de sculptures et planté de massifs d'arbustes à feuillages persistants : lauriers du Portugal, fusains du Japon, buis arborescents, houx et araucarias. Cette seconde partie de l'avenue, bien qu'amputée d'une section entre le rond-point et l'embranchement avec l'avenue Émile De Mot en 1907, conserve largement sa physionomie initiale, relativement protégée de la circulation automobile grâce à la déviation de la majeure partie du trafic vers cette dernière artère. Les massifs de houx et d'araucarias sont encore conservés et s'imposent par leur caractère ancien. Du côté gauche, cependant, les marronniers ont été remplacés par des érables.



Terre-plein en 2007.

Depuis le début des années 1950¹¹, les rangées de marronniers ont malheureusement été décimées de moitié afin de dégager de l'espace pour la circulation toujours plus dense. Çà et là, de nouvelles espèces d'arbres ont été plantées, sans lien aucun avec le projet de KEILIG. C'est notamment le cas de nombre de platanes ou de plantations sur le carrefour de Selys Longchamps.

¹⁰ Plusieurs plans de plantations de KEILIG sont conservés aux AVB : PP 1555, 1561 (1873).

¹¹ Voir AVB/TP 3081 (1949).

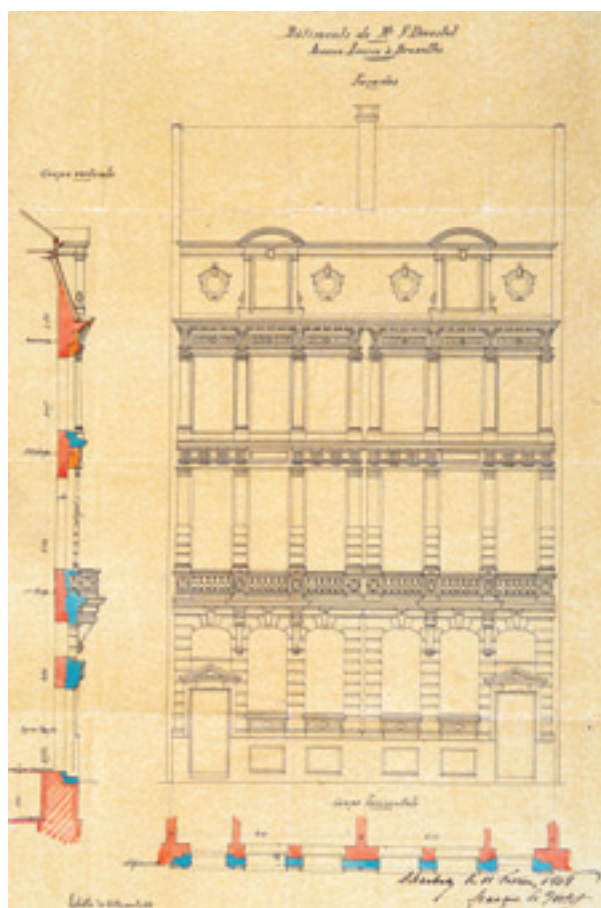
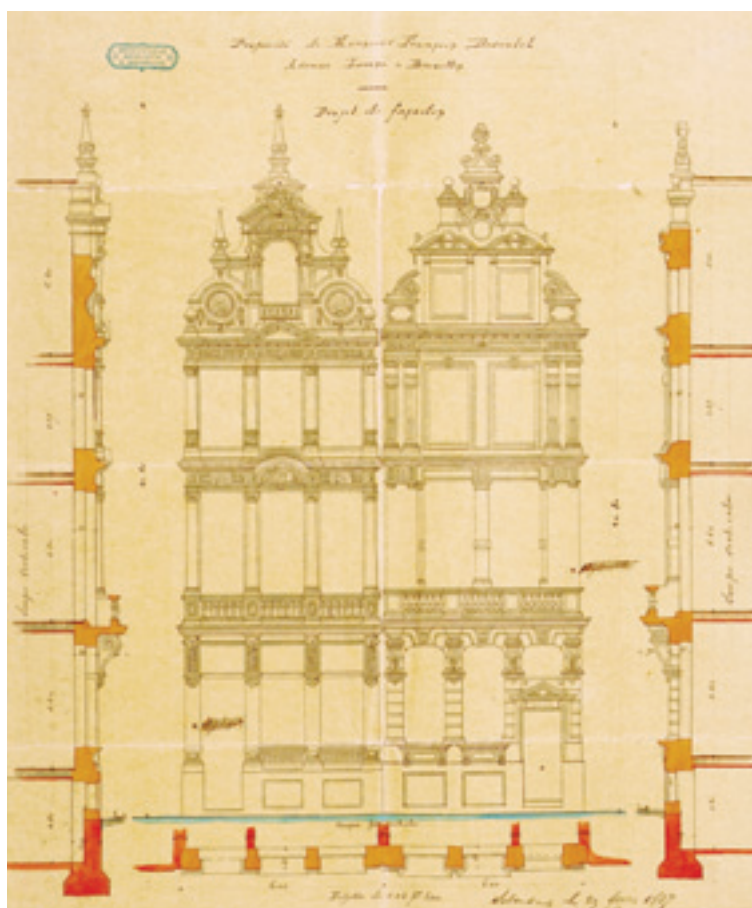
Considérations architecturales¹²

Première phase de construction (1864-1914) Une avenue de prestige

Chronologie

Dans sa première phase de construction, l'avenue est essentiellement bâtie de maisons bourgeoises et d'hôtels particuliers, conçus durant la période allant de 1861 à 1914 environ. Au-delà de 1905, les terrains vierges se font rares et les premières destructions/reconstructions apparaissent çà et là.

Physionomie de l'avenue et règlements des bâtisses



Aux n°s 68 et 70 de l'avenue Louise, le projet initial d'Henri Beyaert et le projet tel qu'il a été réalisé.
AVB/TP 14518 (1867).

¹² Ce chapitre est avant tout illustré par des exemples de constructions détruites. Pour le bâti qui subsiste, se référer aux notices individuelles de cet inventaire. Pour un historique général des constructions établies sur l'avenue, voir le tableau Excel annexe.

La physionomie initiale du bâti de l'avenue Louise devait paraître assez austère, comparée à l'extravagance décorative des quartiers qui se développeront autour de 1900 – quartier de l'Hôtel de Ville de Saint-Gilles, quartier des Squares ou avenue Louis Bertrand. Elle s'apparentait plutôt au quartier de Notre-Dame-aux-Neiges, dans le centre-ville, bien mieux conservé aujourd'hui que l'avenue elle-même¹³. L'architecture de ces deux quartiers est tempérée par la sévérité des règlements sur les bâtisses de la Ville de Bruxelles, empêchant notamment tout décrochement de la façade vers la rue¹⁴. Avenue Louise, un exemple en est donné par deux maisons conçues par Henri BEYAERT aux n°s 68 (détruit) et 70. L'architecte avait d'abord prévu deux maisons de style néo-baroque, projet qui fut refusé à cause de l'importance des saillies. Henri BEYAERT proposa alors une composition assagie, plus conforme à l'esprit global de l'avenue.

Typologies dominantes

Dès l'origine, la fonction résidentielle de l'avenue s'impose, à l'exception de tout habitat ouvrier ou modeste. Les activités industrielles et commerciales y sont exclues. De même, aucun bâtiment public n'y est prévu. Maisons bourgeoises et hôtels particuliers dominant, assurant à l'avenue la respectabilité voulue par la Ville. Les intérieurs se déclinent suivant un même modèle. Invariablement, ils se caractérisent par leur cloisonnement et la hiérarchie entre les espaces d'apparat et d'intimité, familiaux et domestiques. Un tiers de la maison est dévolu à la cage d'escalier, tandis que les deux autres abritent les pièces de vie. Au rez-de-chaussée surélevé, enfilade de salon, salle à manger et véranda ; aux étages, chambres, boudoir ou bureau. Caves hautes et mansardes sont réservées au(x) domestique(s). Dans le cas d'un hôtel particulier, cette disposition s'enrichit d'un passage carrossable latéral traversant. La cage d'escalier se voit en outre amplifiée.

¹³ De nombreuses constructions de ce quartier ont en effet été édifiées par les mêmes architectes qu'avenue Louise : Wynand JANSSENS, Henri BEYAERT, A. MENESSIER, etc.

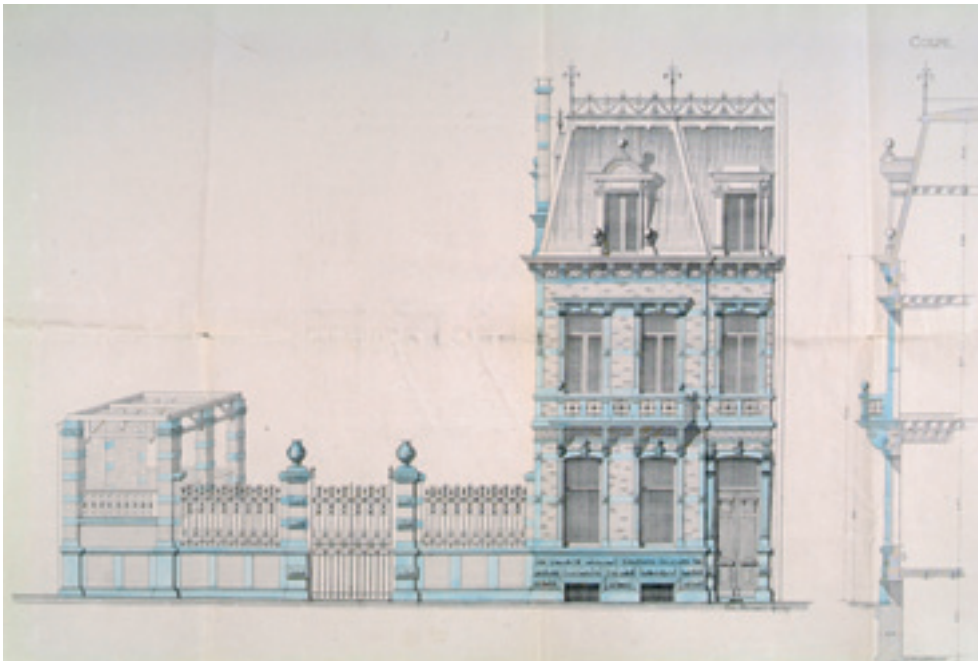
¹⁴ Au fil du temps, les règlements de la Ville concernant les saillies s'assouplissent. En 1846, par exemple, le règlement des bâtisses stipule que la saillie des socles et plinthes ne peut excéder 5 centimètres, alors qu'en 1906, ils peuvent compter 12 centimètres. Même constat pour les balcons : en 1846, leur saillie ne peut excéder 70 centimètres ; tandis qu'en 1883, le nouveau règlement leur accorde 90 centimètres si l'artère fait plus de 12 mètres de large. Pour plus d'exemples, se référer à ELOY, M., *Influence de la législation sur les façades bruxelloises*, CARA/CFC-Éditions, Bruxelles, 1985.

Sur l'avenue, durant cette première phase, on trouve aussi quelques maisons à appartements. Le plus bel exemple en est le «château» conçu en 1910 par l'architecte Pierre MEEWIS (détruit), dominant les jardins de l'abbaye de La Cambre et abritant, derrière une façade unifiée, un hôtel particulier, un immeuble de rapport et une maison.



Photo de 1955 montrant le vaste immeuble (détruit) surplombant les jardins de l'abbaye, conçu par l'architecte Pierre Meewis. AVB/TP 2130.

La plupart des maisons de l'avenue, sur parcellaire long et relativement étroit, sont mitoyennes. On ne trouve guère de villas, le prix prohibitif des terrains dissuadant la construction de ce genre de typologie. Des maisons semi-mitoyennes prennent parfois place au sein des enfilades, dont l'exemple le plus abouti était l'hôtel Aubecq de Victor HORTA, détruit en 1950. L'hôtel Godefroy (1874, architecte Henri BEYAERT), de style éclectique, au n° 77, en est le dernier exemple conservé. Son jardin a fait place, en 1912, à la cour du *Wiltcher's*.

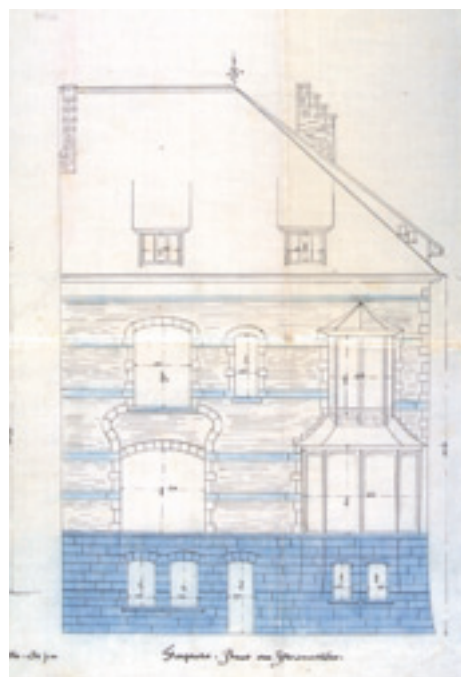
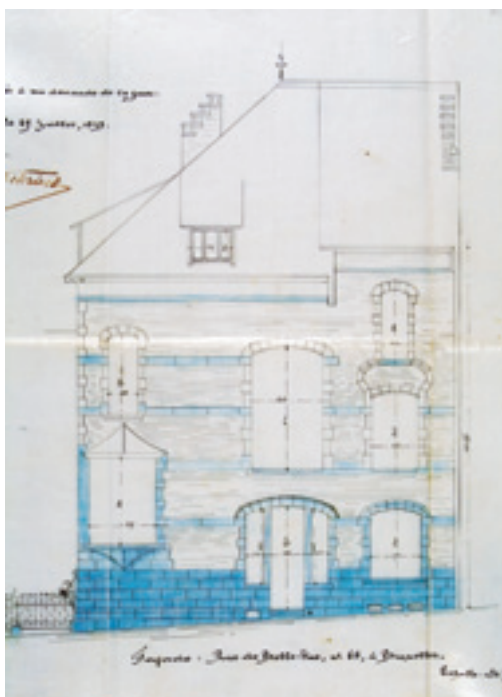


Souvent implantés sur parcelle traversant l'îlot, de nombreux hôtels particuliers sont pourvus d'écuries ou de remises pour automobiles (à partir de 1905 environ), constructions qui ont un impact négatif sur les rues bordant directement l'avenue. Beaucoup de celles-ci, et c'est encore sensible notamment rue Lens et avenue Legrand dans sa partie longeant le clos du Bois, se transforment en rues «coulisses», principalement bordées de dépendances.

↖ Un exemple d'hôtel semi-mitoyen (démoli), conçu pour M. Niguet en 1883 par l'architecte T. Lamal. AVB/TP 2130.

↑ Un magnifique exemple de dépendance, autrefois sise dans le jardin du n° 367. AVB/TP 14545 (1889).

Outre cet aspect de coulisse, les rues périphériques assurent également une fonction résidentielle. De façon générale, les maisons bourgeoises s'y inscrivent sur des parcelles plus petites que celles de l'avenue. Par contre, les angles restent le lieu privilégié de maisons plus imposantes.



← ← À l'angle des rues du Monastère et de Belle-Vue, hôtel particulier (démoli) conçu par l'architecte Ernest Blérot. Élévation côté rue de Belle-Vue. AVB/TP 16946 (1899).

← Élévation côté rue du Monastère. AVB/TP 16946 (1899).

Styles architecturaux

Néoclassicisme

Un des premiers styles à dominer sur l'avenue est le néoclassicisme, à situer entre 1861 et 1890. Il se caractérise par des façades de composition symétrique, enduites pour la plupart, parfois parementées en plaquettes de pierre de Gobertange, sur soubassement en pierre bleue, souvent traité à bossages. Les élévations sont percées régulièrement de baies rectangulaires ou à arc surbaissé, souvent dotées d'un encadrement en pierre bleue. Peu de ces maisons sont dessinées par des architectes, leur caractère «standard» pouvant s'accommoder d'un bon entrepreneur¹⁵.

À l'inverse de ces simples maisons, certains hôtels particuliers présentent une vision raffinée de ce néoclassicisme finissant, comme le n° 79 (architecte Henri BEYAERT, 1872). Un bel exemple est offert par un ensemble aujourd'hui surhaussé, aux n°s 329 à 233 (architecte JANLET, 1881).

Le bâti des rues adjacentes à l'avenue, du goulet aux rues du Bailli et Lesbroussart, relève majoritairement du néoclassicisme. Ce bâti est parfois antérieur à la construction même de l'avenue (rue de la Longue Haie, par exemple, où certaines maisons possèdent encore des baies à arc en plein cintre, témoins d'une conception plus ancienne du néoclassicisme bruxellois). Certaines de ces rues ont bien conservé leur physionomie néoclassique d'origine. Citons notamment le côté pair de la rue Mercelis, où l'enfilade remonte aux années 1870-1880. Plus opulente, la rue de Livourne possède encore plusieurs hôtels particuliers du même style, comme les n°s 36 (1876, architecte G. KELLER) ou le n° 38 (1875, architecte H. RIECK).

Éclectisme et styles «néo»

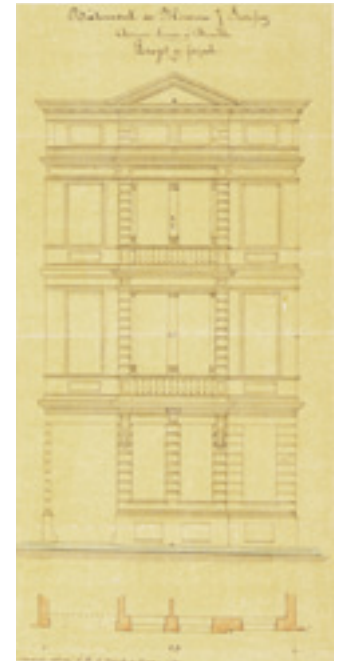
Débutant parallèlement à cette phase tardive du néoclassicisme et se poursuivant au-delà de 1900, le style éclectique se caractérise par une ornementation accrue en façade, limitée ordinairement aux encadrements, aux agrafes, aux dispositifs d'entrée et aux allèges. La structure de la façade, quant à elle, reste proche du néoclassicisme. Plus ornementées, ces maisons sont souvent conçues par des architectes¹⁶ et non plus par des entrepreneurs ou des maçons.

Cet éclectisme relativement sévère se réfère parfois à un style du passé bien particulier. En ligne directe avec le néoclassicisme, le style **néo-Renaissance italienne** occupe une place importante dans la première phase de construction de l'avenue, mis à la mode par le palais d'Assche conçu par Alphonse BALAT en 1858 au quartier Léopold. Ce style se caractérise par des proportions stables, marquées par un caractère horizontal, que vient souvent asseoir une balustrade d'attique, par des baies rectangulaires surmontées d'un fronton et dotées d'un encadrement mouluré, par le garde-corps à balustres des balcons¹⁷.

¹⁵ Quelques exemples encore debout : n°s 92-92a (1876), 96 à 102 (architecte CULOT, 1872), 111 à 119, parmi les premières maisons édifiées sur l'avenue (de 1861 à 1864), 132 (1876), 160a (1877), 170 (1878), 173 (vers 1870), 175 (J. SEGERS, 1874), 183-185 (1869), 189, 191 (CORTEN-CRABBÉ, 1869) et 273, caractérisé par un entablement percé d'œils-de-bœuf.

¹⁶ Quelques exemples : n°s 64 (M. MARINUS, 1871), 68 et 70 (H. BEYAERT, 1868), 72 (1868), 76 et 78 (JANLET, 1867), 79a (JANLET, 1871), 80 à 84 (SEGERS, 1867), 85 à 87a (W. JANSSENS, 1865, détruit), 86 et 88 (JANLET, 1869), 90 (1870), 91 à 95 (A. DUMONT, 1880), 94 (1973, détruit), 124 (1862), 128 et 130 (JANLET, 1864), 132a et 134 (JANLET, 1876), 148 à 152 (1891), 154, 158, 160 (1867), 161 à 165 (G. KELLER, 1884), 172 (1897), 206 (E. FLANNEAU, 1871), 210 (JACOBS, 1874), 264 (L. DUWAERT, 1884), 337 (1880), 343 à 347 (L. et A. DE RYCKER, 1883), 362 (W. JANSSENS ?, 1875), 402 (A. CALLEWAERT, 1892). Un magnifique exemple est conservé n° 123 (V. BESME, 1874).

¹⁷ Citons les n°s 60 (1874), 62 (W. JANSSENS, 1869), 65 (W. JANSSENS, 1884), 79 (JANLET, 1876), 136 (1863), 99 et 101 (W. JANSSENS, 1872), 156 (JACOBS, 1871), 182 (H. VAN DIEVOET, 1895), 186 (1881), 226 (E. JANLET, 1896), 228 (H. MAQUET, 1893), 342 et 344 (1879 et 1873), 366 (BISSCHOP, 1886), 283 (J. VAN MANSFELD, 1893), 410 à 414 (A. MARÉCHAL, 1877). Un exemple très tardif de ce style néo-Renaissance italienne est donné au rond-point par un hôtel particulier par P. MEEWIS en 1904 (n° 361).



Au n° 79 de l'avenue Louise, hôtel particulier de style néoclassique, aujourd'hui transformé, conçu par l'architecte Henri Beyaert en 1872. AVB/TP 14556.



Au n° 206 de l'avenue Louise, une maison de style éclectique, aujourd'hui transformée, conçue en 1871 par l'architecte Eugène Flanneau. *L'Émulation*, 1876, pl. 27.

Cette tendance apparaît déjà dans les premières constructions de l'avenue et s'éteint ou évolue dans ses proportions¹⁸ vers 1890.

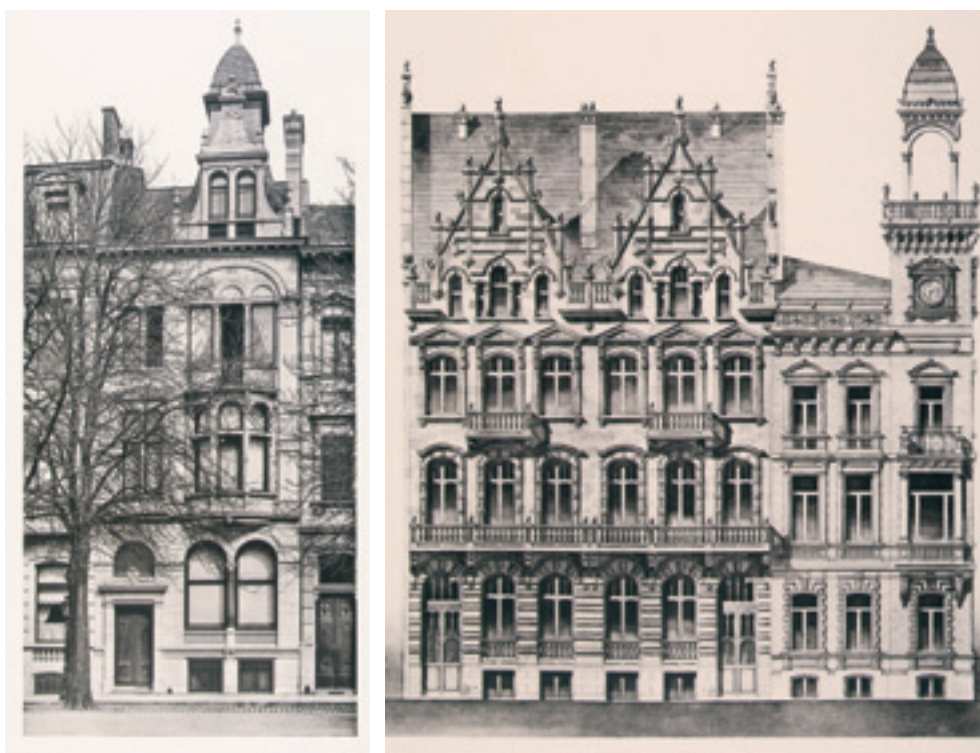


← ← Au n° 65 de l'avenue Louise, un hôtel particulier de style néo-Renaissance italienne, aujourd'hui détruit, conçu par l'architecte Wynand Janssens en 1884. *L'Émulation*, 1892, pl. 3.

← ← Au n° 141 de l'avenue Louise, un hôtel particulier de style néo-Renaissance italienne, aujourd'hui détruit, conçu par l'architecte Jules Brunfaut en 1888. *L'Émulation*, 1893, pl. 28.

← Au n° 277 de l'avenue Louise, hôtel particulier de style néo-Renaissance italienne, aujourd'hui détruit, conçu par l'architecte J. Van Mansfeld en 1893. *L'Émulation*, 1897, pl. 59.

Plus démonstratives et fantaisistes, quelques constructions dérogent au caractère pondéré général. La plupart d'entre elles, malheureusement détruites aujourd'hui, ponctuaient les angles. À l'angle de la rue Blanche, l'hôtel Crabbe (avenue Louise 103, architecte Wynand JANSSENS, 1871), avec sa belle terrasse à rue, témoigne encore du faste et de l'inventivité de ce type de construction. Développant un imaginaire néo-médiéval peu commun sur l'avenue, un hôtel conçu par l'architecte Oscar SIMON (n° 518-520), aujourd'hui mal en point, signale par de folles toitures l'angle du boulevard de La Cambre. Parmi les hôtels du même type aujourd'hui détruits, citons les constructions de l'architecte F. DE VESTEL au rond-point, le n° 220 (architecte Jules BRUNFAUT, 1900) ou encore, aux angles avec la chaussée de Vleurgat, une maison de l'architecte Henri MAQUET (1871) et un hôtel particulier construit par A. JACOBS (1874). Au sein d'une enfilade, le n° 267, de 1885, présente une grande richesse de formes.



← ← Au n° 220 de l'avenue Louise, une maison de style éclectique, aujourd'hui détruite, conçue par l'architecte Jules Brunfaut en 1900. *L'Émulation*, 1904, pl. 11.

← Au rond-point de l'avenue Louise, trois hôtels particuliers de style éclectique, aujourd'hui détruits, conçus par l'architecte Franz De Vestel en 1901. *L'Émulation*, 1905, pl. 19.

¹⁸ Comme le n° 376 (L. LAUREYS, 1899).

Influences néo-Renaissance flamande et française

Vers 1890, l'éclectisme évolue dans ses proportions, désormais plus verticales, et dans sa polychromie, plus riante, sous des influences néo-Renaissance flamande ou française : mélanges de briques, rehaussés de pierre bleue et de pierre blanche, lucarnes-pignons, croisées, arcs de décharge apparents, décors de pointes de diamant, etc. Ces styles, qui apparaissent fort tardivement par rapport à l'ouverture de l'avenue (1864), se retrouvent essentiellement dans les sections situées après la chaussée de Vleurgat ainsi que dans les rues qui les bordent¹⁹, notamment dans le quartier des Étangs d'Ixelles. L'architecte Ernest DELUNE se fera le champion de ce style dans le quartier.



Deux maisons teintées de néo-Renaissance flamande, architecte Ernest Delune, 1893 (anciens n^{os} 219 et 221 de l'avenue Louise, détruits). AVB/TP 14681.

¹⁹ Citons notamment le n^o 184 (Oscar SIMON, 1898), n^o 216 (1883), n^o 275, à l'angle de la rue Tenbosch, n^{os} 308 et 310 (détruits, Ernest DELUNE, 1888), n^o 340, à l'angle de la rue du Lac (Ernest DELUNE, 1895), n^o 364 (BISCHOP, 1886).

Art nouveau

Quand l'Art nouveau apparaît, l'avenue Louise est déjà bien construite. Bien que représenté par des œuvres majeures, l'Art nouveau n'a que peu d'incidence sur la physionomie de l'avenue, au contraire, par exemple, du quartier des Étangs d'Ixelles situé en contrebas. Novateur et original, ce mouvement architectural tend à libérer la construction de son carcan historiciste à partir de 1893. Des bâtiments des deux architectes fondateurs du courant, Victor HORTA et Paul HANKAR, illustrent à l'origine au mieux les deux tendances fondamentales de l'Art nouveau.

L'art de Victor HORTA, tenant d'une conception plus organique de la maison, se déclinait en cinq bâtiments, les hôtels Tassel, Solvay, Aubecq, Roger-Verstraete et Hallet²⁰, dont quatre sur l'avenue, qui montraient à la perfection l'évolution de l'architecte au sein du courant qu'il a fondé (trois sont conservés). L'hôtel Tassel (n° 6 rue Paul-Émile Janson), en 1893, s'impose comme la réalisation fondatrice de l'Art nouveau, une expérience novatrice passionnante. L'hôtel Solvay (n° 224) représente un moment de grâce de l'architecture. Véritable palais urbain, de dimensions relativement modestes par rapport au budget faramineux qu'il réclama, cet hôtel concentre toute la pensée et le savoir-faire d'HORTA, quant au traitement de la lumière, au décloisonnement des espaces, au confort, à la richesse des matériaux et à l'intelligence de leur mise en œuvre. Cet hôtel, quasi intact aujourd'hui, s'impose comme le «chaînon manquant» entre la conception de l'habitat du XIX^e siècle et celle du XX^e. Décorum et technologie, beauté et fonctionnalité se trouvent, pour la première fois dans le pays, intrinsèquement liés dans une maison destinée à la haute bourgeoisie. L'hôtel Aubecq, conçu en 1899 et détruit en 1950, attend



L'hôtel Aubecq, conçu en 1899 et détruit en 1950, attend toujours la reconstitution d'une partie de ses façades démontées.
© IRPA, 102122M.

²⁰ Seuls les hôtels Tassel, Solvay et Max Hallet ont bien résisté au temps et aux modes, bien que le mobilier des hôtels Tassel et Max Hallet soit dispersé. Par l'histoire malheureuse qui est la sienne, l'hôtel Roger-Verstraete illustre parfaitement le rapport amour-haine à l'Art nouveau en Belgique (voir n° 349 avenue Louise).

toujours la reconstitution d'une partie de ses façades démontées²¹. Semi-mitoyen, cet hôtel connaissait un développement extérieur hors du commun, quasi expressionniste, d'une stéréotomie rare.

L'agencement interne et le décor, plus sobre qu'à l'hôtel Solvay, concrétisaient l'aboutissement des recherches d'HORTA sur l'espace intérieur d'une demeure privée. Enfin, en 1902, l'hôtel Max Hallet (n° 346) initie pour Victor HORTA une évolution vers un assagissement, où toute l'expérimentation réalisée jusqu'alors trouve une expression plus classique.

Sur l'Extension Sud de la Ville, Paul HANKAR construit deux maisons bourgeoises contiguës, pour E. Zegers-Regnard en 1894-1895²². HANKAR y reprend, en l'affinant, le traditionnel plan des maisons bruxelloises, jumelé à un traitement de façade quasi pictural.

Hôtels Zegers-Regnard (détruits).
Actuels n° 385 (à gauche) et
n° 383 (à droite) de l'avenue
Louise.
Neubaten in Brussel, Berlin,
1900.



²¹ Le mobilier de cet hôtel est partiellement conservé au Musée d'Orsay à Paris. AUBRY, F., *Victor Horta à Bruxelles*, Racine, Bruxelles, pp. 72-75 ; BORSI, F., PORTOGHESI, P., *Horta*, trad. fr. J.-M. Van Der Meerschen, J. M. Collet éd., Braine-l'Alleud, 1996, pp. 31, 41, 81, 250-263, 382 ; HORTA, V., *Mémoires, texte établi, annoté et introduit par Cécile Dulière*, Ministère de la Communauté française de Belgique, Bruxelles, 1985, pp. 90-93 ; «Projets pour la reconstruction de la façade de l'Hôtel Aubecq de Victor Horta», *Bulletin AAM*, 16, 1979, pp. 80-105.

²² LOYER, F., *Paul Hankar. Naissance de l'Art Nouveau*, AAM éditions, Bruxelles, 1986, pp. 69, 179-182 ; LOYER, F., *Paul Hankar. Dix ans d'Art Nouveau*, CFC-Éditions, AAM éditions, Bruxelles, 1991, pp. 60-66 ; *La Gerbe*, 1, 1898, hors texte ; *La Cité*, juin 1923.

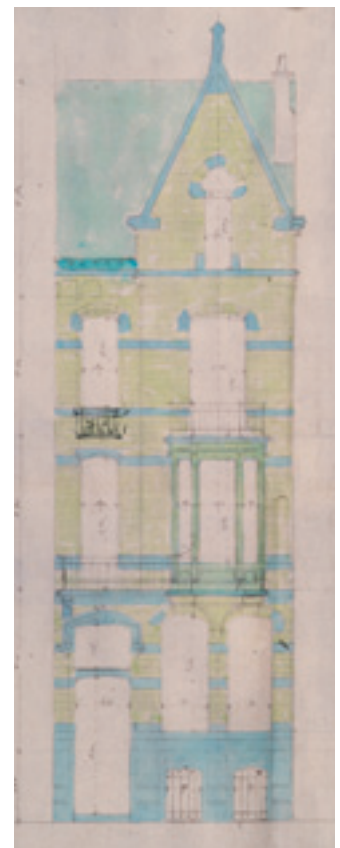
Outre ces deux pionniers, d'autres architectes développent l'Art nouveau dans certaines constructions de l'avenue. C'est le cas de Paul SAINTENOY qui offre, avec l'hôtel Lunden (n° 83), un intéressant mélange d'Art nouveau et de néo-médiéval. Au n° 424, Ernest BLÉROT conçoit une maison en 1903, aujourd'hui détruite. Enfin, Paul HAMESSE, élève d'HANKAR, signe en 1911 un hôtel, à l'angle de la rue de l'Abbaye, annonciateur de l'Art Déco par le traitement géométrique de ses façades.

Dans le quartier des Étangs, les charmantes maisons²³ conçues par Ernest BLÉROT popularisent l'Art nouveau auprès de la classe moyenne, sans révolutionner fondamentalement l'architecture intérieure. Tout au contraire, l'architecte Octave VAN RYSSSELBERGHE, en collaboration avec Henry VAN DE VELDE, invente avec ses deux hôtels particuliers présents sur l'Extension une nouvelle manière d'habiter, à la fois fastueuse dans leur développement sur une parcelle d'angle et très confortable²⁴.

Beaux-Arts

En filiation directe avec les styles historicistes, le style Beaux-Arts apparaît vers 1905, en réaction à l'Art nouveau. Sur l'avenue, les constructions de ce style remplacent souvent des maisons plus anciennes. Si la façade Beaux-Arts s'affirme en reprenant des grammaires stylistiques anciennes, particulièrement celles des grands styles français du XVIII^e siècle, les intérieurs qu'elle dissimule retiennent la leçon de fluidité et de luminosité de l'Art nouveau. C'est ainsi que les toitures se voient percées de larges lanternes (on en compte parfois jusqu'à cinq) destinés à amener la lumière dans les pièces traditionnellement les plus sombres. De ce fait, l'escalier perd son aspect de « cage » pour devenir l'épine dorsale de la maison, à la fois pièce de vie, lieu de circulation et de distribution. Parmi les réalisations majeures et encore debout, citons le n° 126 (architecte Gabriel CHARLE, 1910), le n° 208 (architecte Henri VAN MASSENHOVE, 1911), les n°s 280 (1913) et 415 (1912) par l'architecte Pierre DE GROEF, le n° 422 (architecte Benjamin DE LESTRÉ, 1913).

Le clos du Bois, construit après 1910, offre un éventail exceptionnel d'hôtels particuliers de ce style, où deux architectes dominent : Léon Jean Joseph GOVAERTS et Paul BONDUELLE. Ces hôtels restent pourvus de nombreux domestiques, relégués la plupart du temps, comme au XIX^e siècle, dans les cuisines-caves et les mansardes. Cependant, de petites pièces permettent au personnel de se tenir au cœur de l'habitation, comme l'office ou, plus rarement, une chambre de couture, une lingerie, etc. Certains de ces hôtels réservent les pièces du rez-de-chaussée aux domestiques. À noter également que la hiérarchie traditionnelle entre les pièces en façade et les pièces arrière commence à évoluer dans ces maisons : dans certaines d'entre elles (principalement celles en lisière du bois), les « belles » pièces, comme le salon ou la salle à manger, se retrouvent en façade arrière et non plus en façade avant comme au XIX^e siècle. Les circulations sont nombreuses. Outre l'escalier d'honneur, on trouve jusqu'à deux escaliers de service, un monte-plat et parfois même un ascenseur. L'équipement de ces maisons révèle souvent un luxe peu commun : pièces réservées uniquement aux vêtements (*roberie*, *dressing room*) ou aux chaussures, pièce coffre-fort à l'entresol, parloir au rez-de-chaussée permettant de ne pas introduire n'importe quel visiteur dans les pièces



Au n° 224 de l'avenue Louise, se dressait une maison conçue en 1903 par l'architecte Ernest Blérot.
AVB/TP 2427.

²³ Voir notamment le n° 34 rue du Monastère, les n°s 30 et 32, 42 à 46 rue de Belle-Vue.

²⁴ Hôtel Otlet, 13 rue de Florence – 48 rue de Livourne (1896-1898) et hôtel de Brouckère, 34 rue Jacques Jordaens (1898).



Le bâti de style Beaux-Arts est relativement bien conservé sur l'avenue Louise. Parmi les destructions les plus dommageables, cet hôtel particulier (architecte Gabriel Charle, 1908), au n° 104, retenait particulièrement l'attention. *L'Émulation*, 1910, pl. 12.

d'apparat, etc. Les garages ont définitivement supplanté les écuries. On les relègue, quand c'est possible, sur l'avenue Legrand. Ces garages conjuguent la remise pour automobiles avec, à l'étage mansardé, une habitation pour le chauffeur.

Le style Beaux-Arts était également très présent sur l'avenue Émile De Mot, où la construction d'hôtels particuliers débute dès 1911, et se poursuit après la Première Guerre mondiale. Ils sont pour la plupart détruits aujourd'hui.

Le Beaux-Arts s'affirme aussi généralement dans les typologies commerciales de luxe. Sur l'avenue, l'hôtel pour voyageurs *Wiltcher's* (architecte Georges DELCOIGNE, 1912) relève de ce style.

Les architectes de l'avenue

Dans cette première phase de construction, on observe, comme souvent dans l'agglomération bruxelloise, que la plupart des architectes ayant travaillé sur l'avenue et les alentours habitaient le quartier, la plupart à Ixelles, certains sur Saint-Gilles (Victor HORTA, Paul HANKAR, les frères DE RYCKER, etc.) et d'autres encore sur l'avenue.

Parmi les plus prolifiques, citons Wynand JANSSENS, qui se fait construire une maison au n° 2 de la rue de Florence, à l'angle de l'avenue Louise. Auteur d'une quinzaine de constructions sur l'avenue, il détermine largement la physionomie de ces quatre premiers îlots côté impair. L'architecte Émile JANLET²⁵ habite d'abord dans le premier tronçon du côté pair de l'avenue, avant de déménager non loin de là, au n° 64 de la rue de la Concorde. Il conçoit une vingtaine de maisons sur l'avenue. Ernest DELUNE habitait n°5 rue de la Vallée, dans une maison avec une seconde entrée rue du Lac (parcelle construite sur Ixelles). Sur l'avenue, il est l'auteur d'une quinzaine de maisons, à situer aux abords du rond-point et au-delà. Notons enfin que l'architecte de jardin KEILIG vivait au n° 148 de l'avenue Louise. Il est le concepteur du bois de La Cambre et des plantations de l'avenue.

Spéculation et ensembles architecturaux

La spéculation immobilière sur l'avenue, très perceptible ces dernières décennies, est déjà en germe dès la construction de celle-ci. Dès l'annonce de son ouverture, la hausse du prix des terrains va bon train. D'autre part, il arrive régulièrement que de «petits» promoteurs, en tandem avec un architecte, bâtissent plusieurs parcelles, souvent contiguës. C'est le cas notamment de M. LETORET qui, en collaboration avec l'architecte Albert GÉRARD, construit sur toutes les parcelles entre les rues Dautzenberg et Gachard (1888-1889, détruites), de la veuve WALKIERS qui, avec l'architecte L. DELBOVE, bâtit sept parcelles entre les actuels n°s 473 et 495, ou encore de M. GOLDSCHMIDT qui, avec l'architecte RIECK, édifie sur neuf parcelles, des n°s 486 à 502 (1886). Certains architectes ou entrepreneurs assurent eux-mêmes cette petite promotion. C'est le cas notamment des architectes CULOT (n°s 96 à 102), JACOBS (n°s 156, 160, 196, 198, 210, 212) et MARÉCHAL (n°s 385 à 389, 410 à 414) ou Jean et Pierre CARSOEL (notamment avec les n°s 31 à 41 et n° 38 rue Vilain XIII), etc.

²⁵ DECLERCQ, P., DE WIT, A., VAN LOOCK, J., *Émile Janlet (1839-1918). Monografie over een negentiende-eeuwse architect*, verhandeling tot het verkrijgen van de graad van architect, Sint-Lukas, Bruxelles, 1984.

Deuxième phase de construction (1930-1970) Les immeubles à appartements et le commerce

La Première Guerre mondiale et le changement des mentalités qui s'ensuit, mettent fin à ces typologies fastueuses. À part quelques hôtels particuliers de style Beaux-Arts construits avenue Émile De Mot durant l'entre-deux-guerres et le fabuleux hôtel Wielemans, de style Art Déco, conçu par Adrien BLOMME rue Defacqz, un nouveau visage de l'avenue Louise se dessine, fait de hauts immeubles à appartements et de commerces.

Les immeubles à appartements

Entre-deux-guerres : le rêve moderniste

Sur «l'avenue Louise, restée durant plus d'un demi-siècle la voie élégante, attirée d'une clientèle aristocratique et bourgeoise, où jamais une offre de vente ne resta sans écho, comptez aujourd'hui le nombre d'hôtels, de maisons de maître, appartements et chambres garnies libres d'occupation !», constate tristement l'architecte Albert ROOSENBOOM en 1936²⁶. Devant l'abandon de l'avenue, dû à la fois à la crise économique et boursière de 1929 ainsi qu'à l'engouement pour la vie «à l'horizontale» en appartement, certains propriétaires n'hésitent pas à détruire leur ancienne propriété pour se trouver plus en phase avec la demande en proposant des immeubles à appartements.



Au n° 244 de l'avenue Louise, à l'angle de la rue Dautzenberg, «paquebot» conçu en 1937 par l'architecte Paul Saintenoy. Projet à l'encre de chine en vue de l'obtention du permis de bâtir. AVB/TP 49774.

²⁶ ROOSENBOOM, A., «Tandis qu'à Bruxelles se vident les maisons», *Clarté*, 9, 1936, pp.10-12.

La largeur de l'avenue (55 mètres) rend le terrain particulièrement favorable pour des *sky scrapers*, la hauteur des façades, à concurrence de 21 mètres, étant fonction de la largeur de la voie publique. Au-delà de 21 mètres sous corniche, des étages peuvent être construits en retraits successifs²⁷.

Dès 1931, les premiers projets d'immeubles à appartements apparaissent, qui seront ou non réalisés²⁸. De façon générale, ces appartements font la part belle au confort et à l'apparat : entrée soignée, ascenseurs différenciés pour maîtres et domestiques, chambres pour personnel au sein de l'appartement ou dans les mansardes,...

Ces projets peuvent être classés en deux styles. Le premier, le plus novateur, prône l'application de quelques principes modernistes, comme les fenêtres en bandeau et le toit plat. La fracture avec le passé s'affirme sans appel. L'architecte Stanislas JASINSKI s'impose comme le chef de file de cette tendance dure. L'immeuble à appartements qu'il conçoit au n° 453, «le Belvédère», apparaît comme un écho aux écrits virulents que l'architecte publie dans la presse²⁹.



← Avant-projet de 1937 pour le n° 347 avenue Louise (architecte J. F. Collin pour Etrimo). AVB/TP 50089.

← Premier projet de 1936 pour le n° 453 avenue Louise (architecte S. Jasinski). *Clarté*, 3, 1939, pp. XXVI.

²⁷ ELOY, M., *Influence de la législation sur les façades bruxelloises*, CARA / CFC-Éditions, Bruxelles, 1985, pp. 13-15.

²⁸ Des demandes sont introduites ou des permis sont délivrés sans que suite ne soit donnée. Parmi les projets non réalisés : à l'angle de la rue de la Concorde, un projet est remis en 1934 par l'architecte Fernand BODSON, au n° 368 (Fernand BODSON, 1937), au n° 143a (A. BLOMME et J. F. COLLIN, 1931).

²⁹ Le même architecte conçoit en 1947-1948 un immeuble quasi identique au n° 339-341 de l'avenue Louise, «la Résidence Chambord».

De beaux exemples de ce modernisme sont donnés au n° 532, épousant souplement l'angle avec la place semi-circulaire devant le bois de La Cambre (architecte G. DUBUISSON, 1935) ou par le n° 374, à l'angle de la rue du Monastère, où les architectes GOVAERTS et VAN VAERENBERGH livrent, en 1938, un programme particulièrement luxueux, avec duplex. Mais c'est sans doute Jacques SAINTENOY qui réalise au mieux cette tendance. À l'angle de la rue Dautzenberg, il conçoit, en 1937, un vaste immeuble dont la silhouette n'est pas sans rappeler celle d'un paquebot, suivant une fascination propre à ces années pour l'architecture des machines. De nombreux immeubles des années 1930 s'inspireront de ce modernisme, sans pour autant posséder la magie des projets susmentionnés³⁰. Cette tendance «conformiste» du modernisme perdurera au-delà de la Seconde Guerre mondiale, déterminant une bonne part de l'aspect morose de l'avenue, encore perceptible aujourd'hui. À noter, cependant, la beauté des pré-projets d'immeubles remis à l'administration communale. La plupart des architectes modernistes avaient visiblement à cœur de convaincre. Le noir et blanc, majoritairement utilisé dans ces plans, apparaît comme un choix conscient : à part l'évocation des arbres et de voitures, on n'y trouve aucune fantaisie. On est dans la radicalité pure de l'architecture, prônée par un cénacle d'architectes pour qui toute l'ornementation de la belle époque n'a plus de sens. «Détruire pour créer... !» disait Stanislas JASINSKI³¹.



Avant-projet de 1938 pour le n° 349 de l'avenue Louise (architecte non identifié). AVB/TP 59371.

³⁰ Par exemple, les n°s 121 (1937), 129a (1938), 142a (MALCORPS), 209 (R. MOENAERT, 1939), 226 (VOTQUENNE, 1936), 347-351 (architecte J. F. COLLIN pour ETRIMO, 1937).

³¹ «Détruire pour créer», in, *Bâtir*, 49, 1936, pp. 952-954

Par ailleurs, prônant les mêmes gabarits démesurés mais faisant montre d'un caractère plus décoratif, un autre style, l'Art Déco très peu représenté avenue Louise, pointe dans ces mêmes années. L'immeuble de l'architecte DEMESTTRE (1935), à l'angle de la rue de la Concorde, apparaît comme l'un des plus aboutis, au milieu de projets relativement pauvres³². Enfin, quelques immeubles de style Beaux-Arts – la plupart du temps moins heureux – sont également à signaler (n° 418-420, architecte E. A. LINSSEN, 1936).

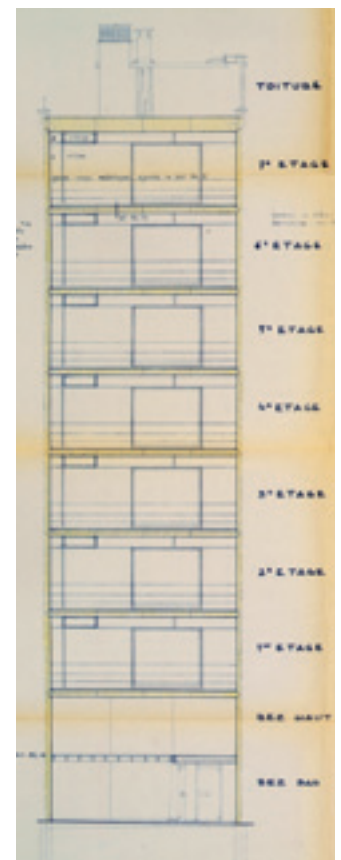
Les édiles de Bruxelles sont conscients du changement et semblent tenir à ce que celui-ci soit le plus cohérent possible. Dès 1938, le service d'architecture de la Ville, sous la direction de l'architecte MALFAIT, propose un plan, îlot par îlot, de remaniement des gabarits, sur base de la quinzaine d'immeubles qui viennent d'être réalisés. Ce plan sera suivi par beaucoup d'autres du même type dans les années 1940³³.

De 1945 à 1970. Une morne falaise

Après la Seconde Guerre mondiale, dans les années 1950 et 1960, les destructions des maisons anciennes et leur remplacement par des immeubles à appartements s'intensifient, jusqu'à brouiller complètement la physionomie initiale de l'avenue. Le constat architectural est mitigé. Bien que respectant la fonction résidentielle de l'avenue, la plupart de ces immeubles se caractérisent par des gabarits sans commune mesure avec les maisons anciennes et par un style architectural inspiré du modernisme d'avant-guerre, mais asséché et figé. Le conformisme ambiant est en outre renforcé par un règlement urbanistique de la Ville (1949) prescrivant la hauteur des constructions de chaque îlot et l'usage de la pierre blanche ou de la simili-pierre blanche en façade. Une morne falaise d'immeubles en résulte, dans laquelle s'insère trop rarement un bâtiment de qualité. Parmi les projets qui rappellent les meilleures réalisations d'avant-guerre, citons notamment le n° 368 (architecte Jaques BINGEN, 1952), le n° 351 (architecte Léon SMETS, 1950), le n° 440 (architecte Pierre VIÉRIN, 1955) et le n° 534-538, devant la place semi-circulaire à l'entrée du bois (architecte Jean-Fernand PETIT, 1964).

De façon générale, peu d'immeubles à appartements réussissent à se départir de cette atmosphère à la fois conservatrice et spéculative ambiante. **L'Expo 58** et son cortège de formes dynamiques, tactiles et colorées n'auront que peu d'écho sur l'avenue, à l'exception du n° 437 (architecte VAN DER LOOVEN, 1959). Par ailleurs, quelques réalisations présentent encore un modernisme épuré en façade, jumelé à des dispositions intérieures riches (duplex, polyvalence,...). Citons le n° 265 par les architectes L. BAUCHER, J.-P. BLONDEL et O. FILIPPONE, en 1958, mis à mal par la perte de ses garde-corps et de ses châssis d'origine, le n° 271 par l'architecte L. H. DE KONINCK (1966), probablement inspiré du précédent pour sa disposition intérieure. Le *Vincennes*, au n° 477-485, toujours par le trio BAUCHER, BLONDEL et FILIPPONE, réussit en 1962 à concilier habilement commerces, bureaux, parkings et logements de qualité et de tailles diverses, tout en développant un jardin suspendu en intérieur d'îlot et en offrant à l'ensemble un cachet contemporain au luxe discret.

Elévation du n° 265 de l'avenue Louise à l'époque de sa construction (architectes L. Baucher, J.-P. Blondel et O. Filippone, 1958). Aujourd'hui, les garde-corps et les châssis sont remplacés et le rez-de-chaussée modifié. AVB/TP 81128.



³² N° 105 (architecte A. VARLET, 1933), n° 128 (CALLUWAERT, 1936), n° 142 (VARLET, 1934), n° 214 (DESMETTRE, 1935), n° 510 (1939).

³³ Voir à ce propos les AVB/PP 3193 (1938-1939), 3178 (vers 1940), 3190 (1943), 3182 et 3186 (1948), 3179 (vers 1950), 3181 (1953).

Le commerce

L'entre-deux-guerres

Autre conséquence de l'abandon de l'avenue après la Première Guerre mondiale, le commerce s'y développe. Dès l'origine, la fonction résidentielle de l'avenue s'était imposée au détriment de l'industrie et du commerce. Elle comptait à peine, aux alentours de 1900, une trentaine de boutiques, la plupart installées sur les angles, de restaurants et d'estaminets, ces derniers majoritairement situés aux abords de la chaussée de Vleurgat et du bois, dont seuls témoignent toujours deux établissements à l'angle de l'avenue Legrand. À l'approche du bois, l'avenue se faisait plus campagnarde : restaurants et estaminets prenaient souvent place en retrait de l'alignement. Parmi les plus anciens magasins de l'avenue, citons la *Papeterie anglaise* (n° 92a), toujours présente à l'angle de la rue de la Concorde, ou le *Wiltcher's*, hôtel construit en 1912 et qui a perpétué, au-delà des propriétaires et des remaniements successifs, sa fonction initiale. Au n° 404 se trouve, aujourd'hui transformée en galerie d'art, une ancienne succursale de Delhaize, construite en 1905.



Au n° 62 de l'avenue Louise, en 1926, l'architecte Adrien Blomme transforme la cour en salle d'exposition couverte pour *La nouvelle galerie du Centaure*. *La Cité*, 5, 1927, pl. V.

Au fil du temps, la situation se modifie considérablement. Dans les années 1930, alors qu'apparaissent les premiers immeubles à appartements, l'avenue perd son caractère exclusivement résidentiel, essentiellement aux tronçons connexes à la place Stéphanie. Près du *Wiltcher's*, s'installent de grandes compagnies comme la Mutuelle Solvay, l'Union chimique belge et la Société belge de Banque. Des concessionnaires automobiles s'implantent également (*Skoda* au n° 96-98), de même que des galeries d'art (*La nouvelle galerie du Centaure* par l'architecte Adrien BLOMME) et des maisons de haute couture (*Norine, Natan*).

Le commerce d'après-guerre

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, ce mouvement en faveur des commerces s'amplifie. La plupart des immeubles construits à cette époque ont un rez-de-chaussée commercial. Beaucoup de maisons et d'hôtels particuliers, restés jusqu'alors résidentiels, voient leur rez-de-chaussée percé d'une devanture, souvent sans continuité architecturale avec les étages. Dans certaines constructions nouvelles, de petites galeries commerciales voient aussi le jour, comme la galerie du Bailli (architecte HOEBEKE, 1961), qui relie le n° 195 de l'avenue Louise au n° 6 de la rue du Bailli.



Au n° 195 de l'avenue Louise, la galerie du Bailli a largement conservé ses devantures d'origine. La perception originelle est quelque peu troublée par la présence de luminaires «rétro». 2006.

Troisième phase de construction (1960 à aujourd'hui)

Des grandes compagnies en quête d'image. La transformation de l'avenue en bureaux

«Commerces de luxe, appartements et hôtels de standing, bureaux de prestige pour multinationales, l'avenue Louise symbolise la naissance d'une nouvelle classe privilégiée, cosmopolite, liée à l'internationalisation des sociétés commerciales»³⁴. Dès les années 1960, en effet, l'avenue Louise se transforme graduellement en zone de bureaux. Les premiers immeubles de bureaux apparaissent sur l'avenue dès ces années-là, et même un peu avant, comme le n° 194 (1949), à l'angle de la chaussée de Vleurgat (architectes Jacques et Yvan OBOZINSKI). Entre 1962 et 1972, environ 150.000 m² de bureaux sont mis sur le marché avenue Louise. Entre 1973 et 1976, 210.000 m² supplémentaires sont construits, notamment suite à l'édification de la tour *ITT* et de la *Blue Tower*³⁵. Dans les années 1970, l'avenue Louise devient donc le principal quartier de bureaux à Bruxelles, juste après le quartier Léopold. Ces immeubles de bureaux se caractérisent par une originalité accrue par rapport aux immeubles à appartements. Datant des années 1960, citons le n° 148 (André et Jean POLAK, 1960), où le mur-rideau a l'abstraction d'une trame, le n° 304 à l'angle de Vleurgat (Jean DUMONT, 1964), intéressante cage vitrée sous toiture ondulée et, au n° 461, à l'angle de la rue Paul Lauters, le Siège de l'Association des Artistes professionnels de Belgique (A. J. DE DONCKER, 1960), dans la mouvance de l'Expo 58.



← ← Au n° 461 avenue Louise, le Siège de l'Association des Artistes professionnels de Belgique (A. J. De Doncker, 1960), banalisé aujourd'hui par le remplacement des châssis et la suppression de l'auvent. *Architecture*, 50, 1963, p. 57.

← Projet pour la *Blue Tower*, par le bureau d'architecture Henri Montois. AVB/TP 93150 (1972).

³⁴ ELOY, M., *Influence de la législation sur les façades bruxelloises*, CARA / CFC-Éditions, Bruxelles, 1985, p. 28.

³⁵ CODEMER, *Quel avenir pour l'avenue Louise*, Bruxelles, [1997], p. 11.

En 1967, la Ville demande au bureau d'architecture URBAT de préparer un plan particulier d'aménagement. Ce PPA s'étend non seulement à l'avenue Louise mais également aux îlots qui la bordent. À l'exception des chefs-d'œuvre de Victor HORTA (Hôtels Tassel, Solvay et Max Hallet), aucun bâtiment ancien n'est protégé. Les rez-de-chaussée sont la plupart du temps sacrifiés au profit des garages souterrains ou en intérieur d'îlot, le règlement communal prévoyant une place de parking par 75 m² de bureau ou par 50 m² de commerce. Ce PPA ne contient aucune règle relative à l'affectation des bâtiments et permet donc l'établissement de bureaux sans restriction. En fait, ce PPA a avant tout pour but d'harmoniser la hausse générale des gabarits de l'avenue. Il prévoit en outre cinq tours de bureaux. La première, la *Tour Generali*, au n° 145-159, à l'angle de la rue Defacqz, est conçue dès 1963 par les architectes Jean et André POLAK. Deux autres tours seront réalisées quelques années plus tard : la tour *ITT*, au n° 480, à l'angle de l'avenue Émile De Mot (architecte W. BRESSELEERS, 1968) et la *Blue Tower*, au n° 324-326, à l'angle des rues Vilain XIII et du Lac (bureau d'architecture Henri MONTAIS, 1972), haute de 24 étages. Deux des cinq tours prévues ne verront pas le jour, celles qui devaient remplacer les pavillons d'entrée d'Henri MAQUET.



Vue de l'îlot situé entre les rues du Lac et Vilain XIII, avant la construction de la *Blue Tower*. AVB/TP 93150 (1972).

Domageable d'un point de vue urbanistique, cette transformation s'avère, d'un point de vue strictement architectural, beaucoup plus intéressante que la phase de construction précédente de type résidentiel. L'installation de grandes compagnies sur l'avenue Louise a généré des immeubles de bureaux de qualité, illustrant diverses tendances architecturales des années 1970 et 1980. Les façades en **murs-rideaux** sont largement utilisées. Au n° 217-221, l'architecte René STAPELS conçoit en 1972 un bâtiment caractérisé par une façade-rideau miroitante, rehaussée de saillies rectangulaires au niveau de certaines allèges. L'année suivante, un immeuble conçu par le bureau A + U, au n° 375-377, reprend l'idée du mur-rideau qu'il applique à une façade légèrement concave et sombre, laissant transparaître la séparation des niveaux. Au n° 428-432, à l'angle de la rue de l'Aurore, l'architecte René AERTS crée, en 1969, un immeuble de coin en éperon, jouant sur le contraste du béton et d'une huisserie métallique de teinte rouille.

Formant les angles avec l'avenue Legrand et la place hémi-circulaire devant le bois, le complexe *Generali* est conçu à partir de 1972 par les architectes Yves et Philippe DUMONT, José VANDEN BOSSCHE et Henry LARDO. Monumentalisant la fin de l'avenue vers le bois, ce vaste ensemble d'immeubles, comprenant bureaux, appartements et commerces, présente des façades en **béton modulaire** : un étonnant contraste se noue entre la structure, qui s'exprime à l'extérieur du bâtiment, d'une grande souplesse de lignes, et les baies vitrées qu'elle entoure. Le rapport des pleins et des vides varie d'un bâtiment de ce complexe à l'autre et permet de renouer avec le gabarit de chacune des voiries.

Le **postmodernisme** connaît une réalisation d'ampleur sur l'avenue avec le remplacement des deux pavillons d'entrée (Henri MAQUET, 1872) par deux immeubles monumentaux de L'ATELIER D'ARCHITECTURE DE GENVAL, à partir de 1974. Cet ensemble marque, pour ses concepteurs, les «retrouvailles entre la façade et l'ornement», en rupture avec le fonctionnalisme sec des décennies précédentes. Autre réalisation spectaculaire de ce style, l'immeuble conçu à l'angle de la rue de l'Abbaye, au n° 413, par l'architecte Marc POONS en 1990. Référence directe à la première construction de cette parcelle, l'hôtel Sigart (Paul HAMESSE, 1911), cet immeuble explore, lui aussi, le goût de la métaphore historique chère aux artistes postmodernes.



L'avenue Louise monumentalisée par les deux immeubles de style postmoderne de l'Atelier de Genval.

Avant-projet publié dans la revue *A+*, 61, 1979, p. 9.

Allant de pair avec cette transformation en bureaux, quelques immeubles de flats ou motels sont édifiés sur l'avenue, offrant un service à mi-chemin entre l'hôtel de luxe et l'appartement. Parmi eux, au n° 315, le *Brussel's Residence* (architecte René STAPELS, vers 1956) propose un aménagement subtil en duplex et une salle de restaurant au rez-de-chaussée. Citons également l'hôtel *Mac Donald* (puis *Tagawa*) au n° 321-325 (1965). Plus récente, au n° 272, la Résidence *Le Grey* (Marc CORBIAU, 1992), retravaille la typologie, non sans une certaine théâtralité dans l'aménagement du hall d'entrée.

Entre 1976 et aujourd'hui, la surface dévolue aux bureaux est restée stable sur l'avenue, soit environ 365.000 m² ³⁶. Contrairement au quartier Léopold ou aux boulevards de la petite Ceinture, l'avenue Louise et son quartier offrent un mélange des fonctions (habitat, commerces, bureaux) peu banal à Bruxelles, fruit de son histoire.

³⁶ CODEMER, *ibid.*, p. 20.