

Il est délicat pour celui qui n'a jamais vécu dans un quartier historique, comme les Marolles, d'en évoquer les multiples problèmes. C'est bien mon cas, et c'est pourquoi je me suis référé au livre fondamental "PARIAS 57" de Feu l'Abbé Froidure pour approcher la question du paupérisme dans les Marolles. C'est à la lumière de cet ouvrage remarquable que nous allons tenter de faire sortir de l'ombre des éléments de la révolution industrielle belge, qui ont empêché le développement normal de ce quartier historique, pour le plonger dans la misère.

A l'origine, Bruxelles était une ville flamande qui se francisera vers la fin du 19e siècle, pour des motifs politiques et économiques. Un quartier de notre ville ne suivra pas cette évolution : ce sont les Marolles.

Au 13e siècle, elles sont un petit faubourg, hors les murs de Bruxelles, juste à l'Est de la future rue Haute (Hoogstraat), puis ce faubourg s'étalera le long de la rue Haute, ancien chemin gaulois, repris par les Romains, comme d'habitude.

Au 14e siècle, la Ville construit une nouvelle enceinte, et la Porte de Hal. Les Marolles se trouvent ainsi limitées par deux portes : la Steenpoort, du 12e siècle et la nouvelle porte de Hal. Le quartier est bien situé pour de nombreux petits commerces, et il loge les ouvriers de Bruxelles. Mais on y trouve aussi des zones vertes : couvents et hôtels princiers.

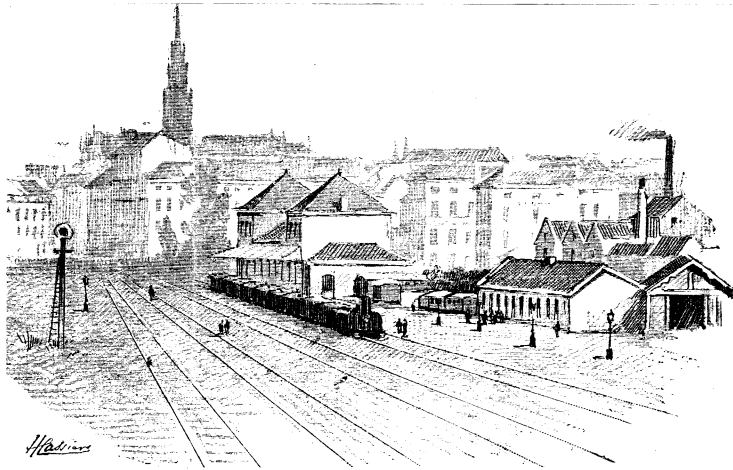
Les Marolles possèdent donc des traditions historiques séculaires, sa propre langue, mélange de wallon et de flamand, ce qui conditionne les habitudes de la population, exactement comme pour un vieux village historique. Nos urbanistes des 19e et 20e siècles oublieront ce phénomène, et ne sauront pas prévoir les réactions des habitants.

La Révolution française, en supprimant les couvents, provoque les premières modifications du territoire. On construit des maisons un peu partout sans beaucoup se soucier de l'urbanisme. Les impasses apparaissent comme le "Caracollengang" de 1821, mais elles ne sont pas surpeuplées et la population reste diversifiée : il n'est pas honteux pour un bourgeois de parler marollien.

En 1835, Léopold Ier inaugure la première ligne de chemin de fer Bruxelles - Malines. On remarque que le chemin de fer précède la loi communale de 1836, qui a "l'urbanisme" dans ses attributions. Le train traverse donc un vide juridique, avant de prendre en remorque toute l'administration, jusqu'à l'inauguration de la Jonction en 1952.

C'est le début des désastres pour les Marolles. Malines est le centre du réseau ferré et la gare de l'Allée Verte attire l'économie de Bruxelles au Nord, le long du canal de Willebroeck.

En 1841, la construction de la gare du Nord consacre ce phénomène économique et la spéculation immobilière s'empare de toute cette zone. Les ouvriers qualifiés émigrent alors vers le Nord et les Marolles accueillent les petits métiers, ou les gens sans qualification, attirés par la Ville. La création de la gare des Bogards (ou du Midi) en 1840, place Rouppe, établit un axe Nord-Sud, sans passer par les Marolles, de la rue du Midi à la rue Neuve.



*La gare des Bogards,
dessin de H. Cassiers*

Au même moment une première jonction ferrée apparaît, par le Nord-Ouest de la ville, le long de l'octroi. Il faut noter que la gare des Bogards bénéficie d'une exception de l'octroi car elle se trouve dans la ville, ce qui est favorable aux Marolles.

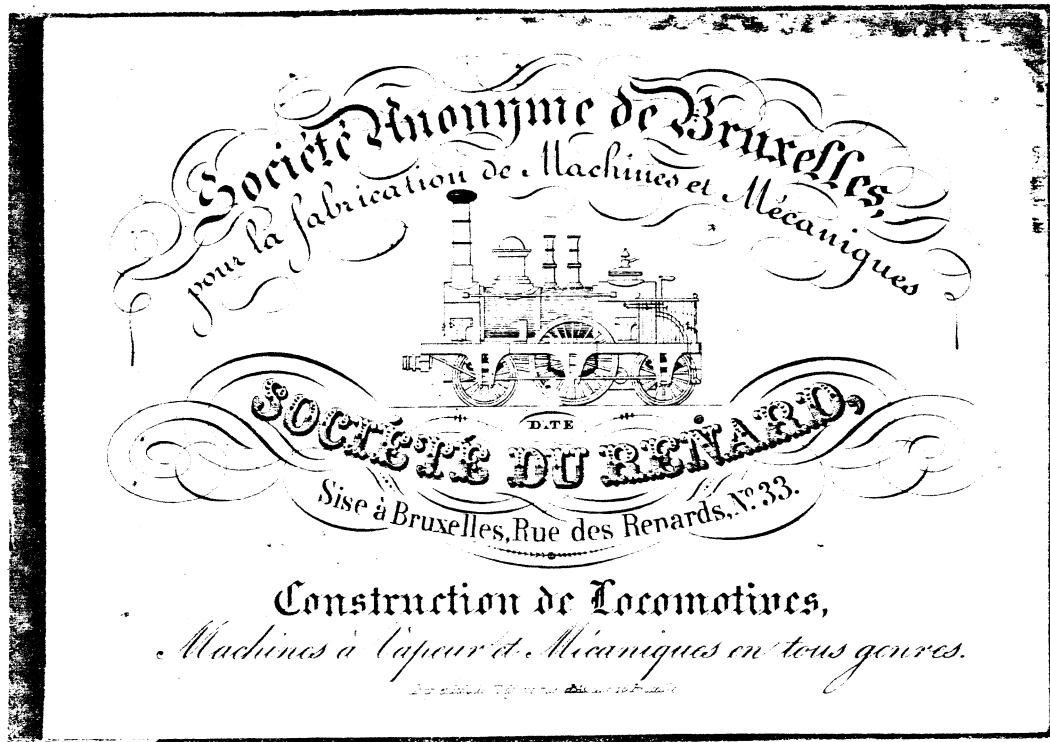
De 1835 à 1845 tout est encore possible pour notre quartier, qui aurait pu participer à la révolution industrielle.

Le 23 octobre 1837, la Société Générale provoque la création de l'usine du Renard, en plein milieu du quartier. Le Gouverneur de la Générale, le comte de Meëus, possédait là une ancienne entreprise et il voulut se lancer dans la fabrication de diverses machines à vapeur fixes ou mobiles (chemin de fer y compris). C'était une entreprise hardie, prévue pour 800 ouvriers. Elle offrait des salaires de 3 et 4 francs par jour, contre 1,5 fr à 2 fr ailleurs et elle avait même un début de sécurité sociale. Malheureusement, il y aura moins de 400 ouvriers et les commandes seront rares, malgré l'équipement modèle de l'usine. L'Etat favorisera Cockerill, et, en 1844 c'est la faillite du "Renard", qui demeurera une zone morte dans les Marolles. En y regardant de plus près, cette entreprise ne pouvait pas réussir pour des raisons techniques. Les locomotives deviennent de plus en plus lourdes : 12 tonnes en 1835 et 22 tonnes en 1845. Or, le "Renard" ne peut pas être relié au chemin de fer, car la pente est trop forte. Dès lors la faillite est inévitable. Par contre, la même usine, construite à côté des Bogards, aurait profondément changé les Marolles et même cette partie de Bruxelles.

En 1840, le "Renard" arrive donc trop tard pour le chemin de fer, mais il est trop tôt par rapport aux trams vicinaux, dont la nécessité apparaît en 1870 seulement. D'un autre côté, la suppression de l'octroi décline encore plus notre quartier. De nouvelles portes apparaissent qui concurrencent la porte de Hal. La rue Haute n'est plus le passage obligé vers le Sud. Déjà en 1856, la gare du Quartier Léopold et sa jonction existent, vers la gare du Nord. Les beaux quartiers se développent très rapidement dans ce secteur et les propriétaires des maisons des Marolles quittent le centre pour Uccle, Etterbeek, Ixelles...

L'octroi avait aussi, vers 1845, empêché une jonction ferrée directe des Bogards à l'Allée Verte, par la rive gauche de la Senne et à cette époque c'était faisable, mais plus en 1860. On se rabattra alors petit à petit vers le futur projet actuel. Il avait toute l'attention de Léopold II qui aurait bien voulu avoir une gare au Palais de Bruxelles...

Mais à l'intérieur des Marolles, les destructions commencent bien avant 1860. En 1853, la Ville décide de doubler la rue Haute par la rue Blaes. En 1859, le "Renard" est détruit, pour la



*Carte porcelaine des ateliers du Renard
Coll. G. Abeels, Bruxelles*

création de la place du Jeu de Balle. La Ville prévoyait même une liaison directe, en diagonale, rue Blaes, rue des Tanneurs, et la future gare du Midi, après 1860. Cette rue ne fut jamais construite.

Un des avantages de la rue Blaes était de faciliter le passage de la police, voire de la troupe, car il n'était pas possible de construire une barricade dans une rue aussi large, mais bien dans les impasses où une charrette peut tout bloquer. Il suffit de penser à la rue du Chevreuil, ou du Temple pour comprendre la question. A cette époque les Marolles se peuplent de plus en plus. De 1830 à 1860, on reconstruit les maisons anciennes avec un ou deux étages en plus, on construit des "maisons arrières" à la place des jardins, et des impasses, au centre des îlots, afin de rentabiliser les propriétés au maximum. Contrairement à ce que tout le monde pensait, au moment de la destruction des premières impasses, la population des Marolles restera dans son quartier au nom d'une solidarité historique, au lieu d'émigrer ... et vers où d'ailleurs ? Les maisons seront sous-louées par des "locataires principaux" et tout le monde sera plus ou moins "logeur", officieusement. C'est ainsi que les déserteurs, les anarchistes, les voleurs se cacheront dans les Marolles, sans que la police puisse les retrouver.

Comme les propriétaires n'entretiennent plus beaucoup leurs biens, les maisons deviendront des taudis, petit à petit, et surpeuplés. Voilà bien une cause de paupérisme.

L'analyse des transports en commun montre un autre problème. Jusqu'en 1895 les Sociétés essaient d'éviter les Marolles, on préfère les contourner pour des raisons techniques et économiques.

Mais la distribution et les progrès de l'électricité changent tout. En 1895 le premier tram électrique circule rue Blaes. Il reliait la place Royale à la nouvelle gare du Midi, place de la Constitution, depuis 1869.

D'autres lignes suivront : le 20, le 5 ... On vit alors le commerce renaître le long de la rue Blaes, puis de la rue Haute : magasins de meubles, d'électricité, de tapis, poèleries etc. De plus, le Vieux Marché devient accessible à toute la ville, et facilement. Le dimanche, c'est la grande foule.

Les vicinaux (S.N.C.V.) développent leur réseau au départ de la place Rouppe, à la limite des Marolles, dès 1886. Les lignes se dirigent vers Enghien puis vers Waterloo. Pour les marchés matinaux, le vicinal est fort important. Dès 1896 les Marolles pouvaient à nouveau s'ouvrir au centre de la Ville, via ces nouvelles activités, mais, quelques années plus tard, les autorités décident de construire la Jonction, via une partie des Marolles.

En 1910 les travaux commencent, et ils se terminèrent en 1952. L'habitude étant prise, on continuera les destructions, dans un but de salubrité publique, dit-on. C'était surtout l'ère du béton. Les rues des Brigittines et des Visitandines disparaîtront, créant le vide devant la gare de la Chapelle. D'autres rues subiront le même sort : rue de la Quarelle, rue des Radis. On verra ainsi des trouées plus larges que celle causée par l'unique bombe volante, tombée en 1944, rue Haute.

C'est ainsi que, au nom de la salubrité publique on détruira de nombreuses impasses que la Ville aurait pu entretenir et restaurer, comme on l'a fait à Bruges, par exemple.

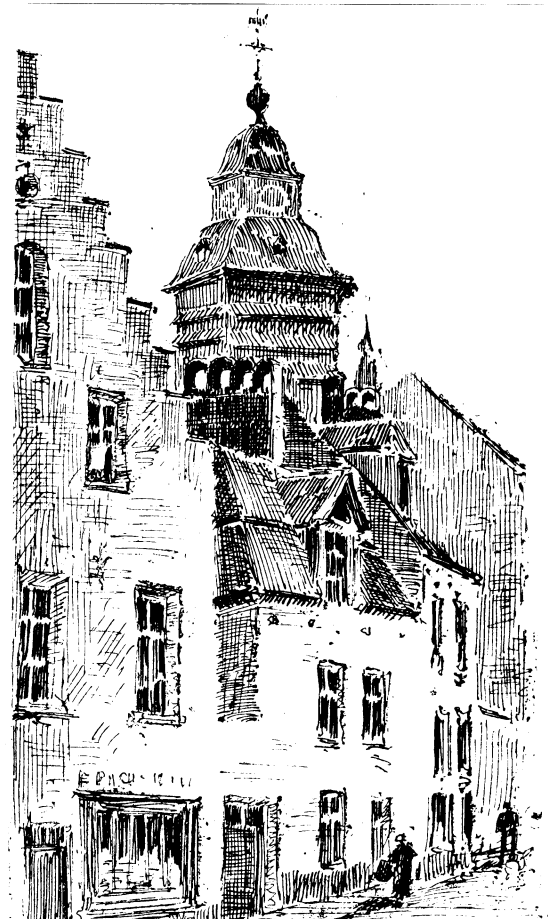


*Démolitions au nom de la Salubrité
Photo D. Nelissen, Brux.*

En 1866 on comptait 181 impasses dans toutes les Marolles, en 1920 il en reste 69, chiffre qui diminuera encore. Cela signifie, pour la même période, la destruction de 799 maisons, non reconstruites. A cela il faut ajouter les rues détruites, soit 1409 maisons en tout. Chiffre effarant. Lorsque la Ville construira des logements sociaux, après 1960, elle oubliera encore une fois le caractère historique du quartier : cette vie qui remonte au Moyen Age, et qui est incompatible avec un building. On aurait pu croire, tout de même, que le chantier de la Jonction servirait de leçon... malheureusement non. Du côté de la porte de Hal, le chantier de l'autoroute urbaine s'éternise, le Musée de la Porte de Hal est fermé depuis 9 ans, et l'on murmure que, la tour ayant bougé, il faudrait attendre le tassement des terres pour calculer l'inclinaison définitive.

En conclusion nous avons assisté, dans les Marolles à l'effondrement de tout un tissu urbain historique, mis en pièces au nom de théories nouvelles, basées sur la salubrité publique, la spéculation immobilière, le développement du chemin de fer et des autoroutes et j'en passe encore. Personne n'a tenu compte des intérêts exacts et réels du quartier, avant mai 68. Après, la résistance s'organisera peu à peu, avec comme leader le vicaire Vanderbiest. Et c'est alors que la Ville, la Province, l'Etat commenceront à restaurer des vieilles maisons, petit à petit, en oubliant des Arrêtés Royaux de 1852 ou 1868 qui prescrivaient les destructions "pour l'alignement".

Il est évident que les Marolles pouvaient s'adapter à la révolution industrielle avec un minimum de destructions et beaucoup de rénovations, car on avait devant soi un vieux quartier historique. On ne traite pas l'Histoire de sa ville à coups de pioche.



*La rue des Pigeons
Extrait du "Patriote Illustré"
13 juin 1886*