

Cercle d'histoire
d'archéologie et de
folklore d'Uccle
et environs



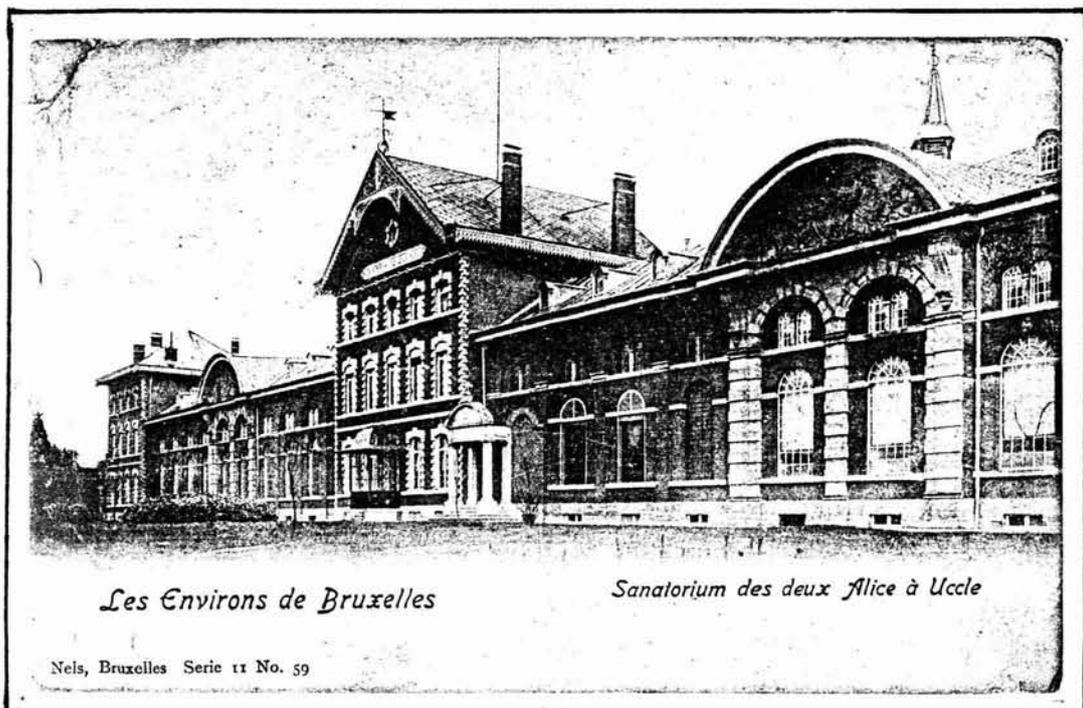
Geschied- en
heemkundige kring
van Ukkel
en omgeving

UCCLENSIA

Bulletin Bimestriel — Tweemaandelijks Tijdschrift

Septembre — September 1985

Numéro 107



Les Environs de Bruxelles

Sanatorium des deux Alice à Uccle

Nels, Bruxelles Serie 11 No. 59

UCCLENSIA

Organe du Cercle d'histoire,
d'archéologie et de folklore
d'Uccle et environs, a.s.b.l.
Rue Robert Scott, 9
1180 Bruxelles
Tél. 376 77 43 - C.C.P. 000-0062207-30
septembre 1985 - n° 107

Orgaan van de Geschied- en
Heemkundige Kring van Ukkel
en omgeving, v.z.w.
Robert Scottstraat 9
1180 Brussel
Tel. 376 77 43 - P.C.R. 000-0062207-30
september 1985 - n° 107

S O M M A I R E - I N H O U D



- A propos de l'ancien bâtiment des Deux-Alice
par Pol Jacques p. 2
- Stichting van de St-Job's parochie
uit "Uccle Maria's dorp" door J. Daelemans p. 7
- Apropos du Tervenmolen
par J.M. Pierrard p. 8



Les pages de Roda - De bladzijden van Roda

- La chaussée insolite
par Louis Rousseaux p.13

En couverture: Les Deux Alice

Publié avec la collaboration de la commune d'Uccle, de la province de Brabant
et de la Communauté Française

A PROPOS DE L'ANCIEN BATIMENT DES DEUX-ALICE.

=====

Sa disparition.

C'est en février-mars 1975, près d'un an après l'occupation de la nouvelle clinique, que furent démolis les anciens bâtiments des Deux-Alice. UCCLENSIA y fit plusieurs fois écho, notamment à propos de la sauvegarde des bas-reliefs sculptés par Julien Dillens. Pour les anciens et anciennes de la maison comme pour nombre d'Ucclois, la disparition de ce bâtiment fut ressentie avec une pointe de nostalgie.

Bien que cachée par le haut mur qui entourait la propriété, la longue façade (135m) faisait en effet partie du paysage, et si elles avaient pu parler, ses vénérables briques auraient eu bien des choses à dire sur l'histoire assez mouvementée de la maison depuis presque cent ans.

Les plans.

L'ancien bâtiment a en effet frôlé de peu son centenaire. La construction projetée depuis plusieurs années (cf. UCCLENSIA mai 1985) a été entreprise dans le courant de l'année 1875 et a été terminée en 1885. Les plans furent étudiés et réalisés par l'ingénieur J. Duwez, d'Enghien (+). Remarquables par le système de chauffage, d'aéragage et d'éclairage, ils figurèrent à l'Exposition d'Hygiène et de Sauvetage qui s'est tenue à Bruxelles en 1876(+) et ils valurent à leur auteur la médaille de vermeil récompense de première classe.

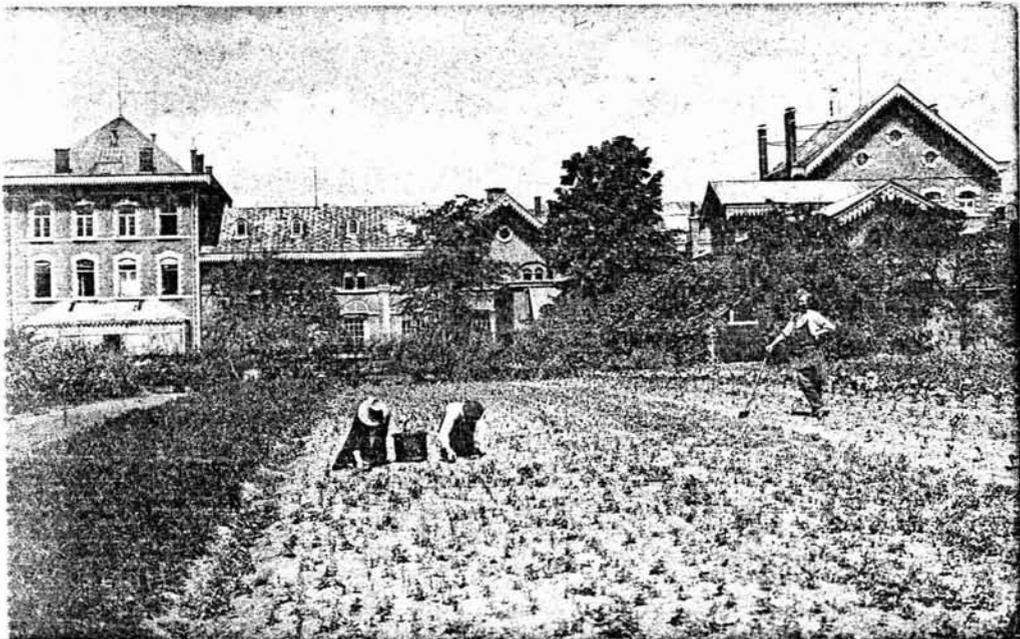
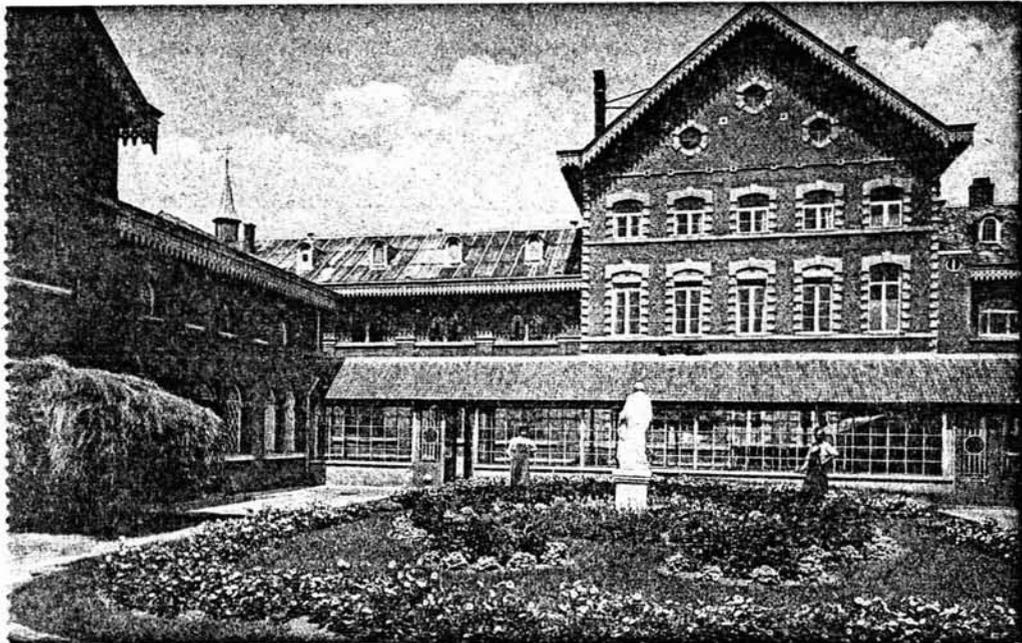
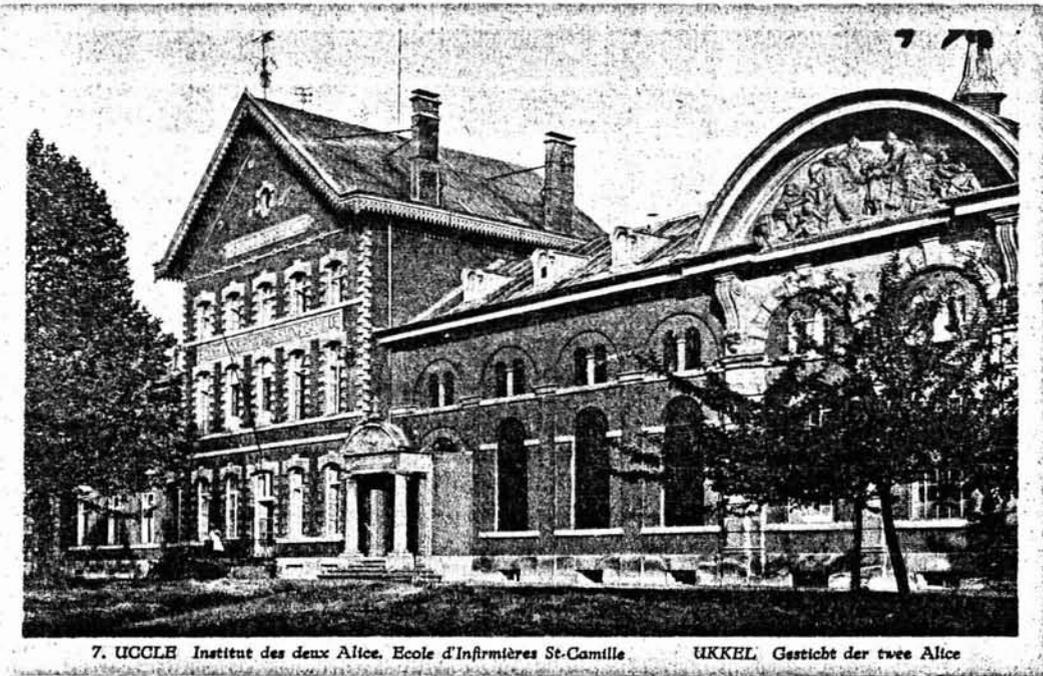
Si au cours de ce siècle d'existence, la façade des Deux-Alice ne connut guère de transformation (création d'un porche à colonnes pour accéder de l'extérieur à la chapelle en 1895, agrandissement de l'aile droite en 1904, aménagements aux fenêtres et à la toiture à diverses époques, construction de la tour dite Herpain à l'extrémité de l'aile gauche en 1966), l'intérieur du bâtiment et les annexes situées à l'arrière furent maintes fois remis en chantier. A noter en particulier d'importantes transformations à partir de 1920 quand l'hospice devint une clinique médico-chirurgicale de 50 lits avec maternité et école d'infirmières, et en 1938-1939 quand un réaménagement complet de l'intérieur (notamment le placement d'une voûte à la chapelle qui jusque là s'élevait jusqu'à la toiture) permit à la maison d'accueillir près de 120 patients dans des conditions de confort nettement améliorées.

Une construction qui retint l'attention.

Il semble bien qu'à l'époque de sa construction, ce bâtiment majestueux fit forte impression à la fois par son caractère novateur et par le confort qu'il offrait déjà.

En novembre 1885, relatant l'inauguration du nouvel hospice-hôpital, un journaliste parle d'un " magnifique établissement ... où tout a été prévu et disposé avec soin d'après les derniers perfectionnements de la science ". Il évoque " le vaste corps de bâtiment qui renferme 40 chambres, construites sur des longélines en fer, d'après un système spécial d'aéragage, ... les appartements destinés aux personnes aisées, ... les bâtiments de la ferme et ceux des machines pour le chauffage, l'éclairage électrique et l'aéragage de tout l'établissement ".

En 1890, le bourgmestre Van Goidtsnoven dit de Mr Bruneau, fondateur des Deux-Alice, " Nous l'avons vu élever cette construction monumentale, ... Patiemment, il en avait élaboré lui-même les plans sur les modèles les plus perfectionnés, mettant à profit toutes les découvertes modernes, parfois cherchées au loin, pour assurer, dans les meilleures conditions, le chauffage, l'éclairage, l'aération, la salubrité, le confort ".



En 1894, dans un chapitre de son livre " Les artistes belges " qu'il consacre à J. Dillens, Ed.-L. de Taeye parle d'un établissement " très moderne ". A noter, pour la petite histoire, qu'il lui donne le nom " Hospice des Trois-Alice". Ce chiffre " trois " vient sans doute du fait que les bas-reliefs mettent en avant trois dames présentées comme bienfaitrices et dont le prénom commence par la lettre A : Adèle Droesbeque, épouse A.-B. Bruneau " accueillant et soignant des malades, des infirmes et des vieillards ", sa fille Alice, épouse H. Dolez, et sa petite-fille Alice " lui amenant des orphelines ".

En réalité, seule Mme Bruneau verra le début de la construction, sa fille étant décédée en 1860 et sa petite-fille en 1874. Elle-même mourra en 1879, donc six ans avant l'achèvement de la construction. A ce moment-là, l'aile gauche et le bâtiment central sont pratiquement terminés.

La volonté du fondateur.

Le caractère franchement moderne et même luxueux de l'établissement correspond à une volonté très claire de Mr Bruneau. Voici en quels termes il présenta lui-même son projet au conseil communal et au bureau de bienfaisance d'Uccle réunis en séance extraordinaire le 31 décembre 1874.

" J'établirai cet ensemble sur des plans dressés sous ma direction et renfermant toutes les conditions d'hygiène, de ventilation, de distribution d'eau, de propreté et de facilité de service exigées pour de semblables établissements.

Je ne sais si le système que j'ai l'intention d'établir existe déjà ailleurs, j'en ai conçu l'idée à la vue du dispensaire de blessés établi en 1870 à la plaine des manoeuvres, mais j'aime à croire qu'il pourra servir de modèle pour les hôpitaux des communes.

Mr le docteur Vléminkx, Président de l'académie de Médecine et de la commission d'hygiène, ancien inspecteur général du service de santé, à qui j'ai communiqué mon plan et mon programme en approuve complètement l'idée.

Mon programme consiste en une réunion de 40 chambrettes tenues pour ainsi dire en suspension, par une armature en fer, dans un parallélogramme en maçonneries, dont elles sont isolées de tous les côtés en-dessous, au-dessus et latéralement, par des couloirs de un mètre de largeur, destinés à une circulation abondante d'eau froide pour la propreté et la fraîcheur et d'air chaud ou froid par un ventilateur.

Chaque malade aura sa chambrette et mon hôpital échappera ainsi à la réputation que les chambrées communes inspirent en général aux pauvres malades.

Les parois des chambrettes seront en bois peint, formées de planches mobiles qui pourront se remplacer facilement et séparément lorsque cela serait jugé nécessaire; ces parois pourront du reste être lavées avec de l'eau phénique après chaque occupation de malade atteint de maladie contagieuse. Elles seront enduites de silicate de chaux afin de les rendre incombustibles.

Le but de cette disposition est d'éviter l'inconvénient le plus grand des hôpitaux actuels dont les murs imprégnés de miasmes sont des réceptacles et des propagateurs des maladies contagieuses et de la pourriture des hôpitaux.

Chaque chambrette complètement isolée aura 3 mètres de long, sur 2 mètres de large et 4 mètre de haut soit 24 mètres cubes d'air, une bouche d'air en bas et en haut, une cuvette avec robinets d'eau chaude et d'eau froide à volonté, une sonnette électrique, un lit en fer sur roulettes, entouré de tuyaux pour la circulation d'eau chaude ou froide pour réchauffer ou rafraîchir le malade, et sera muni de deux sachets en caoutchouc aux pieds et à la tête dans le même but.

Les chambrettes seront closes par des portes mobiles avec un vitrage ou espion pour la surveillance. Elles seront partagées en deux grandes divisions l'une pour les femmes l'autre pour les hommes, une chambrette au centre dans laquelle aboutiront toutes les sonnettes sera destinée aux veilleuses ou gardes malades.

Le vaisseau ou bâtiment qui contiendra les chambrettes sera bâti en briques rouges rejointoyées à la Hollandaise, les seuils, les cordons et cintres des portes et fenêtres en pierre blanche de France, il aura 42 mètres 50 de long sur 10 mètres de large et 6 de haut à l'intérieur laissant un espace vide de un mètre en tous sens entre les chambrettes, et un couloir de 2 mètres pour la circulation entre celles-ci: la couverture sera en pannes bleues.

Une chaudière avec machine à vapeur, un ventilateur et un appareil de chauffage répandant à volonté dans l'espace vide entre les chambrettes et dans les tuyaux de circulation de l'eau et de l'air et de la chaleur; des cheminées d'appel aux 4 coins serviront d'exutoires. Une grande citerne et un puits fourniront les eaux pour le service.

Le sol ou l'aire du bâtiment sera bétonné pour faciliter les lavages et empêcher les émanations humides du sol. Au-dessus, se trouvera un immense grenier qui servira de sèchoir et pourra au besoin être converti en dortoirs ou chambrées en cas d'épidémies extraordinaires.

Une véranda vitrée sera établie le long du bâtiment à l'extérieur, au midi. pour servir de promenoir aux convalescents. "

Le système d'aérage.

Dans son exposé, Mr Bruneau met l'accent sur la salubrité de l'air au hameau du Groeselberg et sur la ventilation qu'il compte réaliser dans son établissement grâce à un système d'aérage qui frappera effectivement les visiteurs comme en témoigne les citations reprises ci-dessus.

Ce souci est caractéristique de l'époque qui était confrontée périodiquement à l'invasion d'affections contagieuses comme le choléra, le typhus et la variole. Une des mesures prônées alors par les autorités était la création de maisons de secours (appelées aussi sanatoria) et d'hôpitaux volants (lazarets) " en dehors des agglomérations, dans un endroit salubre, sur une hauteur préférablement, de façon que l'on puisse procurer aux malades un air pur constamment renouvelé... Tous ceux qui ont visité le lazaret de la Croix-Rouge établi, en 1870, à l'ancien champ de manoeuvre ont été frappés des succès y obtenus "

Un rêve ?

Des recherches ont été faites en vue de retrouver les plans originaux des Deux-Alice, mais en vain. Le profane aura certainement difficile à se représenter ces chambrettes " tenues pour ainsi dire en suspension, par une armature en fer, dans un parallélogramme en maçonnerie ", ces " lits en fer, sur roulettes, entourés de tuyaux pour la circulation d'eau chaude ou froide ". Un lecteur architecte ne pourrait-il essayer de redessiner le projet de Mr Bruneau ? (+)

Il serait également intéressant de retrouver les études réalisées par Julien Dillens en vue des deux bas-reliefs, ainsi que les maquettes de ceux-ci(+). La première fut exposée à Bruxelles, au Lucas Huis, en 1876 (+). La seconde obtint la médaille d'honneur lors d'une exposition à Paris en 1889 (+) et le Grand Prix de l'exposition de Berlin en 1891 (+).

Si les plans des Deux-Alice ont disparu, l'autorisation de construire délivrée par la commune d'Uccle a été retrouvée. A noter qu'elle est datée du 27 novembre 1885, c'est-à-dire 5 jours après l'inauguration officielle et 2 mois et demi après l'occupation et la mise en service du bâtiment.

Que reste-t-il des anciens bâtiments ?

En même temps que l'ancien bâtiment, furent démolis le mur d'enceinte le long de la rue Groeselenberg, la maisonnette des concierges (construite en 1903) et la grotte de Notre-Dame de Lourdes.

Par contre, furent préservés:

- un bâtiment annexe surnommé " le béguinage ", anciennement ferme de l'établissement.
- la maison dite " maison de l'aumônier " qui a été construite en 1887 et qu'occupèrent successivement l'aumônier Diggle (de 1887 à 1921), le docteur Félix Henrard et sa famille (de 1921 à 1927), Melle Berthe Petit, une personne mystique (de 1927 à 1937) et l'abbé Robert Descotte, aumônier, qui y vécut d'abord avec ses soeurs et ensuite seul (de 1937 à 1974). Elle est aujourd'hui la résidence de la communauté Emmanuel.
- les deux frontons déposés pierre par pierre et remontés dans la propriété.
- les deux vitraux représentant Alice Bruneau et Alice Dolez, placés aujourd'hui dans le hall d'entrée de la clinique. Ces vitraux ont été réalisés lors de la construction par l'artiste-verrier malinois Léopold Pluys (1844-1912). Une tradition rapporte que lors de la réalisation de ces vitraux, l'artiste aurait commis une erreur en interchangeant les vêtements de la mère et de la fille. Se non è vero ...

Que sont devenus les cartons de ces vitraux ? (+).

Pol JACQUES, aumônier
Institut des Deux-Alice.

(+) Les passages marqués d'une croix correspondent à des points à propos desquels l'auteur de cette chronique souhaiterait recevoir de plus amples informations.

Principales sources:

- Procès-verbaux des délibérations du conseil communal et des réunions du bureau de bienfaisance d'Uccle, 1860-1900.
- Le Journal de Bruxelles, 24 novembre 1885.
- Mémoires administratifs de la province de Brabant, 1884-1885.
- Lettre (1901) du Rd John Diggle, aumônier des Deux-Alice (A.G.R.).
- J. Potvin : Julien Dillens statuaire. 1913.
- Ed. L. de Taeye : Les artistes belges. 1894.
- I. Bakelants : De Mechelse Glazeniers Pluys en hun Atelier. 1967.

STICHTING VAN DE ST. JOB'S PAROCHIE.

Ter gelegenheid van de 150ste verjaring van het bouwen van de eerste kerk van St. Job, trekken wij volgende tekst uit het 7de hoofdstuk van "Uccle, Maria's dorp".

+

+ +

Daer de bevolking van Carloo zoo zeer was aengegroeid, peinsde de eerw. heer Corten, pastoor en deken te Uccle, dat het zyne pligt was, de geloovigen er eene kerk te bezorgen, die gebouwd is in 1835. De balken en steenen der afgebroke brouwery kwamen te pas. De kerk werd gewyd door Mgr. Sterckx, aertsbisschop van Mechelen, in 1836. Ter dezer gelegenheid had men dit jaerschrift gemaekt: sUb LeopoLDo rege, engeLberto antIstIte et pastore Corten, eX reLIqUIIs parVA, MaJor resUrGo.

De koor der kerk is vergroot geworden in 1857. Het tabernakel, zeer kunstig gesneden, is gekomen uit de oude kapel van Loth, onder Sint-Peeters-Leeuw. De heer J.-B. Van Bulk, die als onderpastoor van Uccle deze kapel eenige jaren bediende, gaf zich veel zorg en moeite in het voltrekken der nieuwe kerk, en werd er de eerste pastoor genoemd. In 1837 stelde hy er de oefening in van de maend mei en eenen byzonderen bedeweg naer O.-L.- Vrouw van Alseberg op den zondag na den 8 july. Hy is in 1844 tot de pastory van Heyst-op-den-Berg benoemd, en opgevolgd door den heer J.-B. Goelen, gewezen onderpastoor te Overysse. Het huis, waer de oude gilden of ambachten zich verzamelden, dient thans voor pastory. Het oud broederschap van den H. Job is in 1838 door den kardinael Sterckx op nieuw goedgekeurd, waer aen Zyne Heiligheid de paus Gregorius XVI in 1840, voor het octaef van 10 tot 17 mei ingesloten, vele aflaten vergund heeft. In het begin van dit zelfde jaer is er een onderpastoor gezonden, de eerw heer J.-J. Verstappen, geboren te Hersselt.

De kerk van Sint-Job bezit eenen schoonen bisschoppelyken kasuivel van Philippus-Erardus Van der Noot, met zyne wapens en 't jaer 1717, wanneer hy te Gent plegtiglyk eenen Jubilé vierde van vyftig jaren priesterschap (1). Er ligt in de koor een fraeije grafzerk, rondom denwelken twee-en-dertig kwartieren van adeldom in witten marmer gebeiteld zyn, met de wapens en de namen. Het opschrift meldt dat er onder begraven ligt Philippus-Franciscus Van der Noot, graef van Duras, baron van Carloo, diestierf in 1759, en Theresia-Ermelindis-Josepha d' Oyenbrugge, zyne huisvrouw, die stierf in 1717, welke hier op de week twee missen van requiem gesticht hebben (2).

J. Daelemans

(1) Histoire chronologique des Evêques de Gand.

(2) Deze steen is uit Boetendael hier gebragt; de grafkelder van deze familie was in de kerk van dit klooster.

A PROPOS DU TERVENMOLEN.

Situation.

Le Tervenmolen était situé là où s'élevait il y a quelques années encore, les anciennes brasseries du Merlo, et où s'érigent aujourd'hui les immeubles de la Société Uccloise du Logement.

Les cartes anciennes, telle celle d'Everaert (1741) et le plan Popp (1842), nous montrent que le moulin était séparé des installations de la brasserie du Merlo par un chemin qui deviendra plus tard la rue du Merlo.

Toutefois si l'on compare la situation ancienne et la situation actuelle, on peut voir que l'actuelle rue du Merlo a été rectifiée à cet endroit et qu'elle passe aujourd'hui au sud de l'emplacement du moulin qui a donc été englobé dans le complexe du Merlo.

Dénomination.

Alphonse Wauters (1) utilise la dénomination " Tervenmolen ", que l'on retrouve chez Crokaert (2) et qui fut en usage au XIXe siècle. Charles Viane (3) dans Uccle au temps jadis utilise la dénomination " Terwenmolen ".

Sur un plan de la Seigneurie de Stalle dressé par le géomètre Everaerts on trouve la dénomination " Tarwenmolen ".

Dans les trois cas, il s'agit donc de " moulin à froment ".

Représentation.

" Uccle au temps jadis " (3) nous présente la reproduction (fort mauvaise) d'une aquarelle d'Uytterschaut; dont nous ignorons le sort actuel.

On y voit un chemin enjambant le ruisseau pourvu de balustrades en bois de part et d'autre. Ce chemin conduit à une sorte de grande cour autour de laquelle s'articulent un ensemble de bâtiments. La roue apparaît à droite et est abritée par une petite construction avec un toit à 3 pans, elle-même accolée à une grande bâtisse couverte d'un toit à croupe dont le versant arrière descend presque jusqu'au sol.

Feu M. Henri Quittelier s'est visiblement inspiré de cette aquarelle pour illustrer l'article de H. Crokaert sur les Moulins d'Uccle.

Environnement.

La carte d'Everaerts fait encore apparaître en amont du moulin un ensemble de grands étangs dont l'un d'eux, situé rue de Stalle subsista jusqu'en 1945.

Ces étangs permettaient probablement de régulariser le fonctionnement du moulin en constituant une réserve d'eau non négligeable.

Derrière le moulin se trouvait un petit bois qui couvrait la pente et que couronnait la ferme du Roetaert.

De l'autre côté de la " Beempdstraat " aujourd'hui chaussée de Neerstalle s'étendaient les prairies du Bempd (le Stalle Bemden).

La machinerie.

En 1816, le moulin dispose de 2 tournants et de 3 couples de meules. La chute est d'environ 8 pieds (4).

L'Histoire.

Crokaert fait une distinction entre le Tervenmolen et le moulin appelé " Nederste Molen " ou moulin d'en bas "disparu depuis bien longtemps" .

Pour nous, nous avons plutôt tendance à croire que le Tervenmolen et le Nederstemolen ne faisaient qu'un seul et même moulin comme le déclare d'ailleurs explicitement Alphonse Wauters (1).

Le moulin apparaît dès 1247, lorsque Robert de Anglia dit de Stalle, lègue aux religieuses de l'abbaye de Forest les revenus du moulin de Stalle (5).

Il est encore question du moulin en 1311, à propos de l'aliénation de terres dont un demi-bonnier de prés situé près du moulin de Florent de Stalle.

En 1370, on parle de " slachmolen ", c-à-d. de moulin à huile.

Aleyde de Stalle et Henri de La Leck le cède en 1387 à Guillaume Cole (1).

Le 18 avril 1653, Agnès de Davre, dame de Stalle vend le bien à François Melchior van deCruyce (1) (6) (7).

En 1725, le moulin entre dans le patrimoine des barons de Poederlé, sans doute par héritage: C'est ainsi que nous trouvons comme propriétaires successifs Eugène Joseph d'Olmen, baron de Poederlé, à partir de 1725, Philippe, Eugène, Joseph d'Olmen, fils du précédent à partir de 1757 et Eugène Joseph Charles Ghislain d'Olmen fils du précédent à partir de 1781 (7) (8).

Au XIXe siècle, il appartient encore, semble-t-il à la famille de Poederlé (1), avant d'être vendu aux propriétaires de la brasserie du Merlo (2).

M. de Pinchart cite par ailleurs les exploitants ci-après (7):

en 1651 : Nicolas Stockmans

en 1669 : Pierre Crix

en 1705 : Jean de Puydt

en 1749 : Pierre Van Daelen

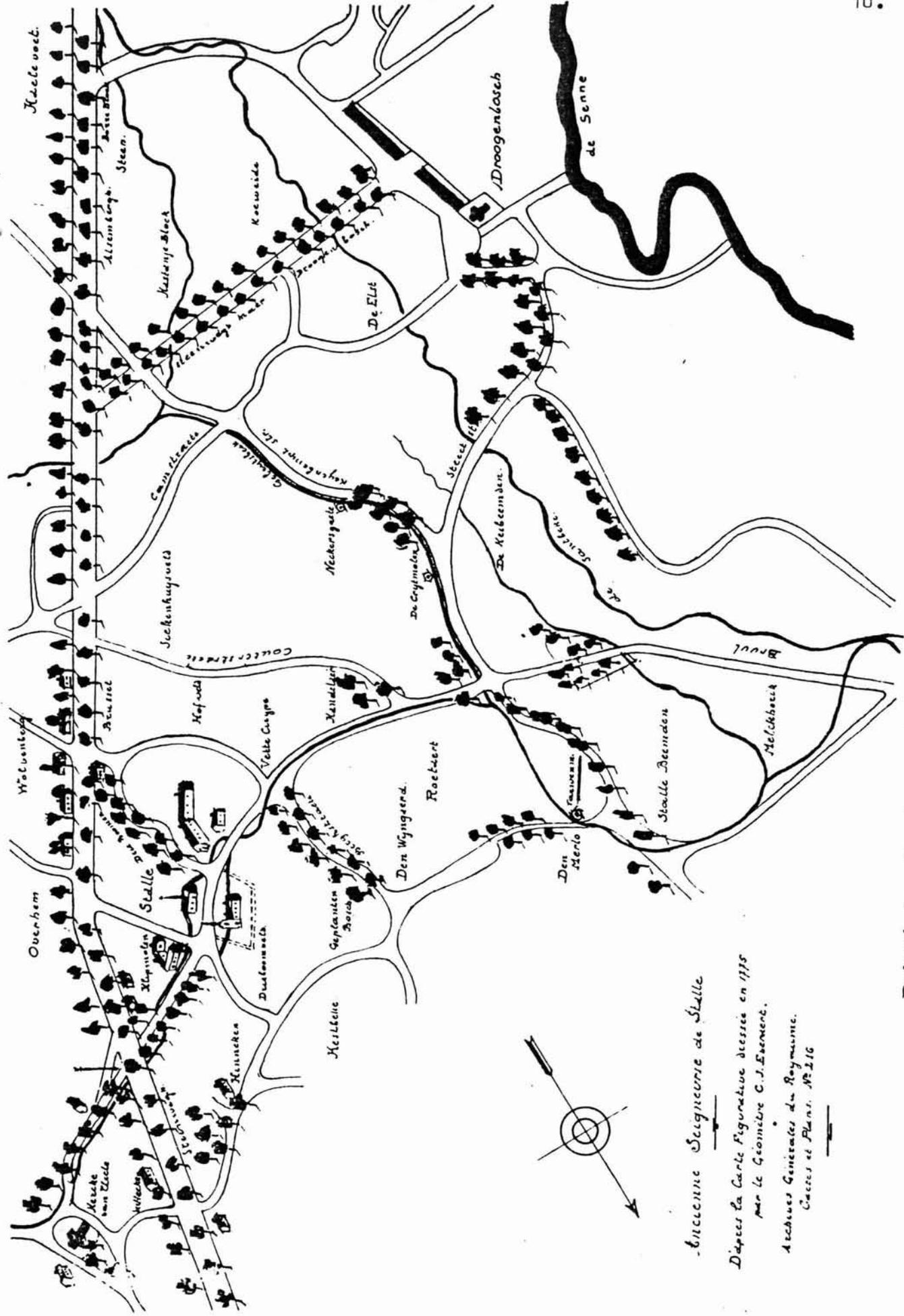
en 1759 : Henri Van den Borre (jusqu'en 1780)

en 1793 : Jean-Baptiste Huyghens (toujours en place en 1807) (9)

en 1819 : J. Crokaert (10)

J.M. PIERRARD.

- (1) voir " Histoire des Environs de Bruxelles " par A. Wauters - 1855 réédité en 1971 par Ed. Culture et Civilisation - Bruxelles p. 217.
- (2) voir " Les moulins d'Uccle " par H. Crokaert in " Le Folklore Brabançon " no. 155 (1962)
- (3) voir " Uccle au temps jadis " 2è édition publiée par Uccle Centre d'Art sous la direction de Charles Viane (1950) - p. 235.
- (4) voir AGR-Cadastre n°267 - commenté dans Ucclesia n° 51 d'avril 1974 (Uccle sous le premier empire par J. Lorthiois).
- (5) AGR - archives ecclésiastiques 5570.
- (6) voir AGR. Cour féodale du Brabant n° 151 - folio 14
- (7) voir " Quelques jalons de l'histoire d'Uccle " - Tome I pp. 82 et 83 (Terwemolen par H. de Pinchart)
- (8) voir AGR Cour féodale du Brabant n° 71 folio 1097.
- (9) archives Vander Noot n° 343.
- (10) archives Vander Noot n° 332.



Seigneurie de Stalle

D'après la Carte figurative dressée en 1715

par le Géomètre C. J. Esenent.

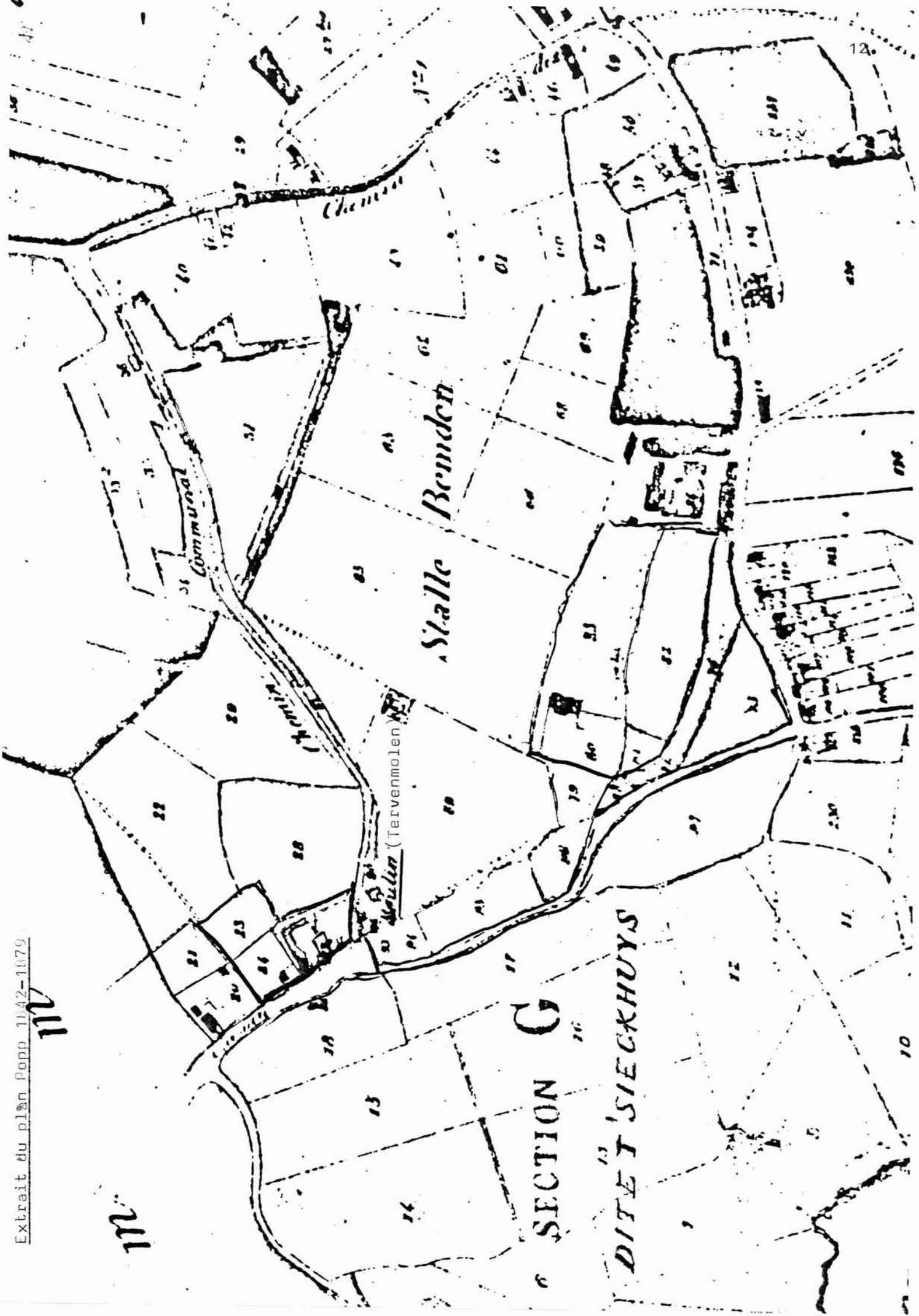
Archives Générales du Royaume.

Cotes et Plans. N° 116

Relevé des chemins anciens d'Uccle, d'après A. Van Looy.

11

11



Stalle Benden

Molen (Tervenmolen)

Communaal

SECTION G

DIT ET SIECKHUY'S

12

LA CHAUSSEE INSOLITE

Le grand serviteur

La chaussée de Waterloo n'aurait jamais acquis, au cours des temps modernes, l'importance actuelle sans être desservie par les transports en commun, en l'occurrence les tramways vicinaux.

Ceux-ci prirent comme plate-forme de départ l'ancien site de la gare du Midi, à la place Rouppe, lieu de départ de trams à vapeur vers Lennick, Hal, la Petite Espinette, et ultérieurement l'Observatoire, Waterloo, Braine-l'Alleud et Rhode-Saint-Genèse.

Il était exclu, à la porte de Hal et ce jusqu'au-delà de la Barrière de Saint-Gilles, que les vicinaux puissent emprunter la chaussée. En effet, les Tramways Bruxellois y avaient aménagé une ligne et les Tramways Economiques, également désignés comme "les trams chocolat" l'empruntaient pour la ligne Bourse - place Van Meenen. De plus, l'écartement des voies des vicinaux était différent de celui des deux autres exploitants. Force fut donc aux vicinaux d'emprunter la rue de la Victoire jusqu'à la rue de Roumanie. A cet endroit, d'ailleurs, la voie traversait la rue et un petit terminus d'appoint était installé place Loix, endroit essentiellement paisible qui faisait le bonheur des excursionnistes du Touring-Club, de la Ligue des Amis de la Forêt de Soignes et des excursions scolaires.

Quand nous connûmes le matériel, en 1919, et même avant, les vicinaux avaient en service des motrices réellement fort anciennes, datant du début du siècle, si pas avant. Ces véhicules étaient très robustes, mais les freins étaient mécaniques et commandés par une solide chaîne. Nous nous sommes toujours interrogé, dès l'enfance, sur la raison pour laquelle on n'avait pas recours aux arbres à pignons coniques. La commande des freins était très lente, voire aléatoire. Vers 1922, de nouvelles motrices prirent service. Elles étaient équipées d'un frein du type Dewandre à compression, mais par contre ce modèle était fort délicat en hiver, les moteurs étant insuffisamment protégés des atteintes du sel. Il y avait deux classes. Le receveur, à chaque terminus, transférait des coussins en velours rouge du compartiment avant à l'arrière. Les plates-formes étaient ouvertes et agréables en été.

Une situation déplorable était observée place Rouppe. Les cafetiers, dépossédés déjà d'une ligne de chemin de fer, entendaient retenir les voyageurs le plus longtemps possible, en contraignant les convois à dételer et à faire des manoeuvres au lieu de tourner autour du square. Celles-ci coûtèrent la vie à deux cheminots. Il y avait ainsi dans cette quinzaine de débits de boissons un étonnant centre d'activités : sociétés colombophiles diverses, sociétés de cyclistes, préréunions avant les diverses bourses au bois, aux grains, etc.

Jamais on n'a rendu assez hommage au personnel des vicinaux travaillant dans des conditions extrêmement pénibles. Les plates-formes étaient ouvertes. Seul un portillon relevable en fer permettait ou interdisait l'accès. Les receveurs étaient tenus de rester sur la plate-forme, et debout. Le conducteur était également debout, et exposé à tous les courants d'air. En hiver seulement, et par grands froids, on allumait un petit poêle dans les remorques des lignes vers Waterloo (Lion), Hal et Lennick. Nombre de receveurs et conducteurs souffraient de l'estomac et des jambes; beaucoup aussi de surdité et, de ce fait, parlaient très haut, criaient sans s'en rendre compte. Ils emportaient toujours des gourdes dont le contenu se refroidissait au bout de peu d'heures.

Après la guerre, la Société des Chemins de fer Vicinaux avait engagé des militaires démobilisés, qui s'ajoutaient aux anciens. Tous étaient attentifs aux barrettes d'ancienneté et en étaient très fiers. Les démobilisés comme les anciens avaient un sens élevé de la discipline. Comme beaucoup d'anciens officiers, voire des invalides, s'installaient à l'Espinette et à Rhode, titulaires de cartes de réduction confirmant leur ancien grade, ils saluaient et se mettaient au garde-à-vous (1) devant le voyageur qui montait. Cette habitude prise avec les Belges sera maintenue pour les officiers russes blancs, dont nous reparlerons.

Ils étaient aussi fort dévoués et connaissaient pratiquement tous les voyageurs. Un fâcheux incident leur survenait souvent. Quand le trolley déraillait, le ressort tendeur libérait la flèche avec une force de catapulte si forte que la courroie (2) se rompait, et il fallait monter sur le toit de la motrice pour rattraper la flèche. Par une incroyable obstination de la compagnie, rien n'était prévu pour permettre au conducteur ou au receveur de monter sur le toit. L'utilisation de repose-pieds repliables, comme l'industrie de la moto en fournissait, voire l'échelle métallique amovible eussent évité bien des complications.

Enfin, un "train à marchandises" ou tram électrique remorquant deux wagons fermés quittait parfois la rue Bara, parfois la place Rouppe vers 8h30 (3) et gagnait Waterloo (Lion) en chargeant ou délivrant des colis. Il revenait l'après-midi pour rejoindre Bruxelles vers 16h30. La suprême innovation de l'époque était l'accrochage d'une boîte à lettres à l'arrière de la remorque.

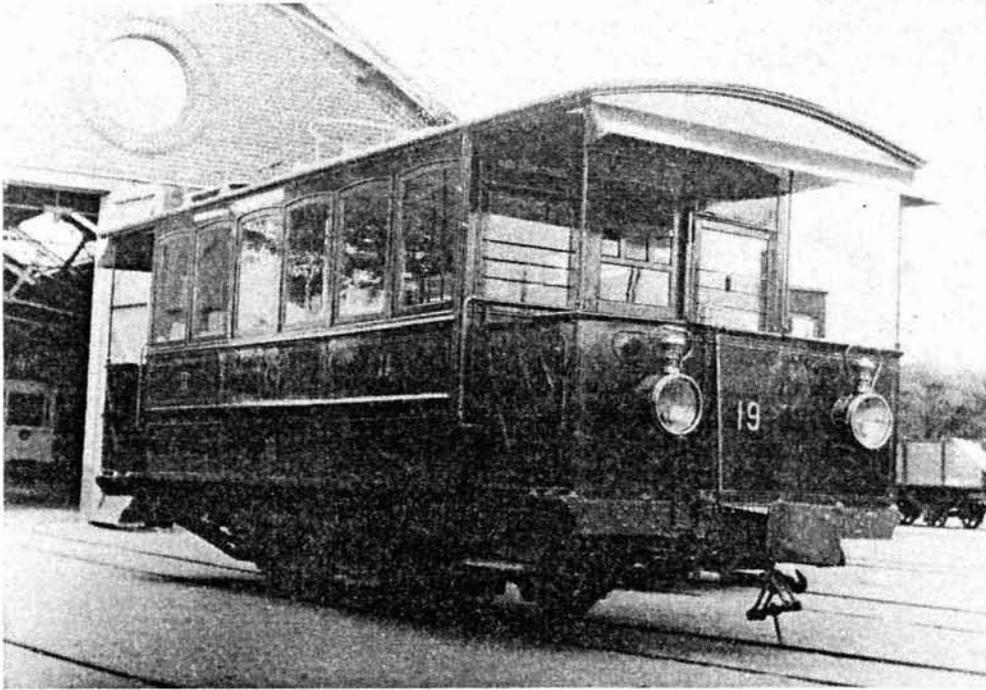
Les souvenirs de l'itinéraire

Dès son début, la chaussée était extrêmement fréquentée. Bien peu se doutaient qu'en passant devant le cinéma Regina, on franchissait un réseau de galeries souterraines qui d'évidence partaient de la porte de Hal et des fortifications.

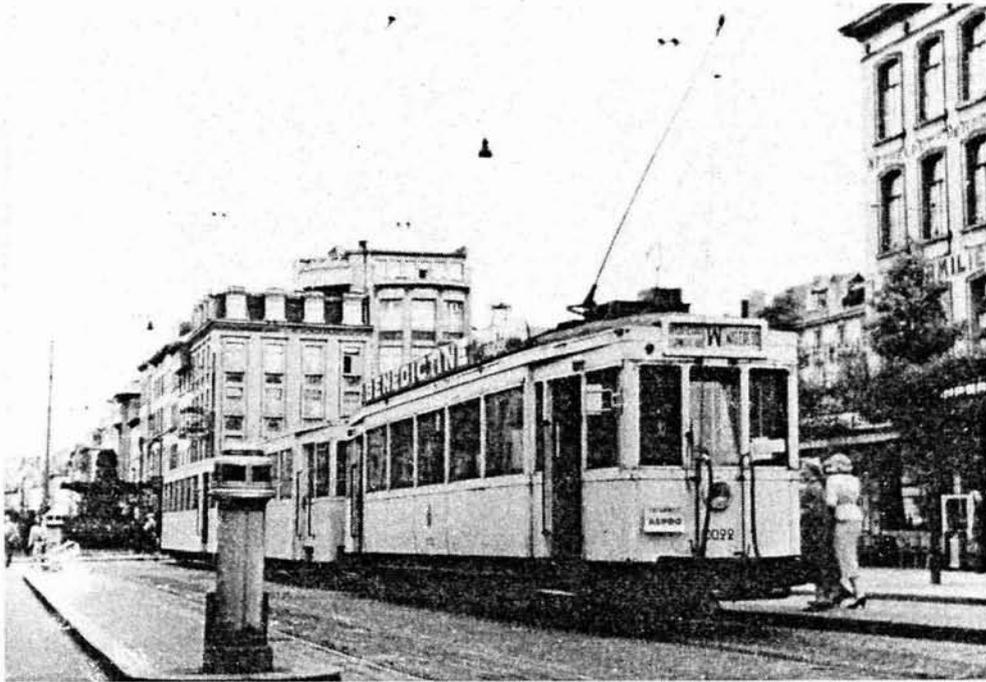
Mais une scène relativement fréquente pouvait être observée : un accident survenait-il qu'on appelait les ambulanciers de la place Van Meenen, installés dans une rampe à la gauche de l'hôtel de ville de Saint-Gilles. Il s'agissait d'ambulanciers coureurs traînant une civière à brancards et montée sur des roues de bicyclette. Une protection toilée couvrait le blessé. Ils couraient vers un des hôpitaux. Heureusement, cette situation prit fin peu après la guerre de 1914-1918. Des ambulances d'origine militaire, hippomobiles d'abord, motorisées ensuite, prirent la relève.

A cette époque aussi disparut une petite fermette située à droite de la chaussée, au-dessus de la barrière de Saint-Gilles et à 150 mètres du carrefour de la chaussée et de la rue de Roumanie. A son emplacement, on construisit une école, à son tour démolie pour permettre l'extension d'une ligne de métro. Le carrefour précité était considéré, avec le Vivier d'Oie, comme un endroit d'un danger extrême. Le tram débouchait de la rue de Roumanie et rencontrait brusquement des camions ou attelages aux freins manifestement insuffisants. De même, les trams rejoignant la place Rouppe devaient aborder le tournant freins quasi fermés, ou c'était le déraillement.

Une autre caractéristique des trams desservant la chaussée était le type de voyageurs, propre à chaque arrêt. Ceux à longue distance et les élèves de St-Jean Berchmans s'installaient place Rouppe. A la rue de Mérode montaient les voyageurs descendus à la gare du Midi; à la porte de Hal, c'était la clientèle des hôpitaux; les arrêts de la rue Moris comme de la rue Hôtel des Monnaies recevaient une clientèle ouvrière importante. Par contre, à partir de Ma Campagne, c'était l'amalgame, tous types de voyageurs confondus.



La seule motrice conservée (restaurée) des 24 premières voitures électriques de la S.N.C.V. qui circulèrent chaussée de Waterloo
(photo R. Temmerman, 1962)



Un convoi pour Waterloo au départ de la ligne, place Rouppe
(photo R. Temmerman, 1956)

Ma Campagne

Ce carrefour était de loin le plus important de tous. C'était aussi le cinquième croisement des tramways urbains et des vicinaux depuis la place Rouppe (4). Le quartier offrait une grande diversité de commerces de bonne renommée, tant à la chaussée de Charleroi qu'à celle de Waterloo, tandis que l'avenue Brugmann, à peine âgée de 40 ans, était interdite à tout commerce.

Le coin droit, formant angle avec l'avenue Brugmann, était occupé par un restaurant réputé, "A Ma Campagne". Le coin gauche était réservé à la taverne "Windsor", renommée pour ses bières anglaises et son excellente terrasse. De l'autre côté, à l'autre angle de l'avenue Brugmann, on notait la belle et grande habitation particulière de M. De Smet, facteur de pianos qui avait son usine à 500 mètres. Cet hôtel avec cour et remises a été rasé au profit d'un building. L'autre coin, à l'angle des chaussées de Charleroi et de Waterloo, abritait un grand hôtel-restaurant appartenant aux brasseries Lannoy (5).

Mais le dispatching ou l'ordinateur du carrefour était incontestablement une vaste aubette construite par les tramways bruxellois avec salle d'attente et banquettes, poêle, un commerce de journaux tenu par un personnage haut en couleurs, Jef Gruweloo, excellent patriote et résistant, qui devait être le n° marchand. Il a laissé une descendance importante de marchands de journaux toujours installés dans le quartier. Commerçants ou bourgeoisie fermée de l'avenue Brugmann reconnaissaient son indiscutable autorité. En période d'élections, on remarquait parmi ses meilleurs clients des hommes politiques comme Pholien, Spaak, Wilmet, Dumortier et même H. Carton de Wiart qui ne dédaignaient pas d'y venir serrer des mains. C'était aussi un guépier d'où sortaient d'innombrables contrôleurs de trams.

Le tram O (6) drainait une société aisée et de haute classe. Le V (Vert-Chasseur) était un tram d'appoint ou de soulagement qui disparut lors de l'ouverture de la ligne du Vivier d'Oie (Saint-Job). Le E (Espinette) passait toutes les dix minutes. Il fut assez rapidement prolongé vers Rhode et Waterloo (Lion) (7). Un dépôt fut installé en face de la gare de Braine-l'Alleud. Pour décourager les voyageurs à destinations rapprochées de prendre les places de ceux à destination lointaine, au-delà de l'Espinette Centrale, les vicinaux avaient inauguré une ligne Espinette-Waterloo directe. Il était interdit d'y monter pour des arrêts en-deçà. Equipé d'une sirène, les receveurs de trompettes et de sifflets, tout devait lui céder le passage. Cet ancêtre du T.G.V. faisait un peu western. Il avait une fréquence de 60 minutes en fin de matinée et d'après-midi. Les réguliers s'intercalaient entre eux.

Le carrefour de Ma Campagne à peine dépassé, on remarquait l'immense bloc du pensionnat du Sacré-Coeur. L'éducation y était particulièrement choisie. Mais quelques parents s'aperçurent rapidement que leurs fils formés à St-Jean Berchmans, St-Jean Baptiste (rue Moris), St-Boniface, voire même à l'excellent athénée de Saint-Gilles, connaissaient bien l'histoire et la géographie de la Belgique et se préparaient bien à la connaissance du flamand. Il n'en était rien pour leurs filles, totalement orientées vers tout ce qui relevait de la France. Notre père et quelques amis firent frémir la communauté, qui dut revenir à plus de réalisme.

En oblique et à droite, on pointait la rue de la Culture (actuellement rue Frans Merjay, mort pour la patrie 1914-18), habitée par le sénateur Van Dieren, qui polémiqua avec Gallo, de La Nation belge. Reprenant la chaussée, on notait à gauche le carré du Haut-Pont, aujourd'hui disparu, qui abritait une pépinière de maçons, ferronniers et ouvriers de toutes disciplines. Du même côté toujours, mais sensiblement plus près de l'avenue L. Lepoutre, on peut encore remarquer un immense bâtiment : la fabrique de pianos De Smet. Comme Ma Campagne était fort encombré, le dépôt de taxis de M. Denonville se trouvait au carrefour de l'avenue Lepoutre (8).

Au-delà de celle-ci, il y avait en 1919-20 pas mal de champs. Un bâtiment semblait les limiter : c'était une immense patinoire fermée. Mais la société de ces quartiers ne s'intéressait guère à ce sport, largement supplanté par le tennis et par le hockey. L'exploitant fut heureux de céder les bâtiments à Plasman, important distributeur de Ford. Franchissons une nouvelle fois la chaussée, pour remarquer qu'une bonne maison de maître appartenant à la famille de Limelette se transforma en atelier pendant la guerre de 1940 (9). On y construisait de petites motocyclettes électriques Socovel, dont l'autonomie maximale était de 50 km. A cette fin, le constructeur recherchait avec obstination tous les démarreurs et génératrices des Renault, car ils étaient surpuissants. De l'autre côté, deux amis, officiers brillants pendant la guerre de 1914-1918, MM. De Witteleir et Keppens, voyant comme M. Denonville l'extension rapide de l'automobile, installèrent une firme de grande valeur. Le fils de M. Keppens renonça à la pratique de la médecine pour prendre la direction de l'entreprise.

La Bascule

C'est le carrefour de la chaussée de Vleurgat et de la chaussée de Waterloo. Sa désignation est motivée par l'installation d'un poste d'octroi équipé d'une bascule permettant d'apprécier le poids des véhicules. Nous connus des champs et jardins potagers du côté gauche jusqu'à l'avenue Legrand. En face de celle-ci, on remarquait trois bonnes propriétés avec remises et cour d'attelage. Elles semblaient avoir été construites vers 1890-1900. Elles ont été rasées pour faire place à un grand magasin.

Le Longchamp

Ce carrefour était célèbre. Il était le terminus du tram 49 venant du coeur de la ville, toujours très chargé. On y trouvait des voitures de location, fiacres et autres. Deux pistes, l'une réservée aux cavaliers, l'autre aux cyclistes, encadraient les marronniers. C'était aussi l'entrée du Bois. L'avenue était résidentielle et comptait de beaux hôtels. Au lendemain de 1918, on s'aperçut d'un manque d'église. Un comité fut constitué à l'initiative de M. O. Jadot, soutenu par de puissantes familles patriciennes de l'avenue Longchamp et la construction de l'église du Rosaire fut décidée avenue Montjoie. Sur le tram, qu'il empruntait assez rarement d'ailleurs, nous remarquâmes que M. Jadot avait des entretiens fréquents avec M. l'abbé Beelaerts, curé de Saint-Job, et son frère, M. Jean Beelaerts, ingénieur en chef dans de puissantes sociétés minières du Congo belge. Mais jamais nous ne pûmes savoir comment cette église était dotée d'un chauffage électrique par le pavement depuis sa construction, il y a 55 ans.

Si nous traversons à nouveau la chaussée, nous nous trouvons sur le trottoir de Moeder Lambiek et de Moeder Kramiek. Ces établissements faisaient terrasses combles et tables disputées. Ils étaient plus que centenaires. La présence du vélodrome du Longchamp y attirait de nombreux sportifs après les épreuves.

L'avenue De Fré et ses alentours

A ce carrefour, les constructions les plus importantes étaient celles de l'Institut Sainte-Elisabeth, appartenant aux Soeurs de la Charité de Gand. L'hôpital, qui était le troisième en importance à Bruxelles, avec une capacité de 3 000 lits, s'étendait constamment. Toutefois, une ferme de plus d'un hectare y était enclavée, et les fermiers ne voulaient pas entendre parler de cession.

La discussion dura des années. Ils cédèrent à la longue. Sur le terrain, des ailes modernes, dont une importante maternité, furent construites. Lors de la construction de Sainte-Elisabeth, une tragédie eut lieu. Sept puisatiers, surpris par des sables mouvants, furent ensevelis et leurs corps ne purent jamais être retrouvés. En face de l'hôpital, on remarquait l'imposante propriété Errera, et à 300 mètres sur la chaussée, à droite vers le Vert Chasseur, celle de sa parente, la marquise Maroni.

Avant de poursuivre, traversons à nouveau la chaussée pour remarquer, caché dans les arbres, un puissant château d'eau. Il eut son moment de célébrité. Des consommateurs ayant relevé dans leurs eaux de consommation de petits corps étrangers qu'ils prirent pour des oeufs d'alevins, ils en informèrent la Compagnie des Eaux, qui fut contrainte de le reconnaître. En amont, aux divers points de captage et de prélèvements : rien. En aval du château d'eau : du frai. Une inspection approfondie fut décidée et permit une extraordinaire découverte. Dans le réservoir supérieur, constamment oxygéné, le directeur élevait des milliers de truites, qu'il écoulait dans tous les restaurants de la forêt et des alentours ! La direction de la Compagnie le sanctionna. Il contesta et intenta un procès, qu'il perdit.

Du même côté, à l'angle de l'avenue de la Clairière, on remarque encore maintenant un château abandonné, propriété de feu le baron van den Corput, ex-gouverneur du Brabant. Ses voisins étaient les Nieuwenhuys, John ou Adrien. L'un d'eux est actuellement président de la Manufacture Belge de Gembloux. A côté du château du baron van den Corput, on remarque une habitation de très bon goût, construite à l'époque par M. Beetz, administrateur-délégué et cofondateur de la Société Générale des Minerais. Au courant des dispositions de la Ville de Bruxelles, qui allait raser le palais Granvelle (10) pour la construction de la Jonction, il prescrivit à son architecte de noter les bâtiments qu'on allait démolir et d'en récupérer les vieilles pierres.

Le Vert Chasseur

Le Vert Chasseur était nimbé d'un certain romantisme. Quatre grandes villas, dont une à façade blanche et précédée d'un grand auvent, toujours abondamment fleurie, identifiaient un caractère résidentiel, un lieu de repos discret et bien défendu. Toutes dataient d'avant 1900, mais ont été rasées et des pompes à essence y ont été substituées. C'était le terminus du tram en 1891. Des familles patriciennes, les Dupret, les de Beco y descendaient pour emprunter l'avenue de l'Observatoire.

De l'autre côté de la chaussée, on remarquait un endroit assez sympathique, restaurant-café d'assez large façade, peinte en vert, dont le portillon d'entrée, à fond verdâtre toujours, était surmonté d'un tableau illustrant un chasseur, le fusil à l'épaule et accompagné de son chien. Une large et agréable tonnelle abritait des tables et quelques jeux pour enfants. La haie était assez haute et devait permettre des conversations aussi importantes que discrètes. L'établissement permettait une restauration sommaire, de généreuses omelettes et les inévitables tartines au fromage blanc. Une station d'essence a tout effacé.

La ligne électrifiée était toujours desservie jusqu'à ce terminus par des motrices du plus ancien modèle, comme si leur puissance ne leur permettait pas de gravir les rampes du Vivier d'Oie. Cette halte, avec dispositif de mise à contrevoie fut longtemps maintenue. Elle permettait d'une part l'envoi de voitures de dépannage pour la côte du Vivier d'Oie et ensuite de maintenir une bonne fréquence des services jusque là, car les travaux de canalisation du Gelechtsbeek comme le creusement du tunnel ferroviaire du Vivier d'Oie allaient durer deux ans.

Le Vert-Chasseur abritait aussi deux manèges, et la forêt était toute proche. Une très ancienne habitation qui pourrait avoir été construite vers 1600 pour le régisseur de la forêt était visible à droite. A 300 mètres, du même côté, et précédée de cyprès, on remarquait la belle propriété du banquier Hauptmann, d'origine allemande comme le baron Brugmann et époux de Violette Dupont-Thiery. La propriété, qui était ravissante, aurait plu à Rosemonde Gérard (11). A côté, il y avait une fort belle propriété, dont nous ne retiennes pas le nom du propriétaire et qui devait devenir l'Ecole Européenne. En face, formant angle avec la chaussée de La Hulpe, on notait la grande habitation de la famille Coupez.

A mi-côte, et presque en face de l'avenue Hamoir, on remarque encore une habitation commerciale en retrait, café et dépôt de matériaux de construction. C'était la propriété de la famille de Wever, puisatiers réputés et très sérieux, qui périrent tous trois le même jour, - il doit y avoir 58 ans, - surpris par les sables mouvants. Les veuves et les enfants ouvrirent un café, temps d'étape et de relais pour voituriers et aussi pour les compagnies de grenadiers lors de leurs marches d'entraînement.

Le Vivier d'Oie ou Diesdelle

Les chroniqueurs de Louis XI, exilé à Genappe de 1456 à 1461, relatent qu'aux approches de Bruxelles, les chevaux déjà fatigués avaient peine à gravir une forte pente précédée d'un ruisseau. Il s'agissait du Vivier d'Oie. L'endroit offrait tant de difficultés à tous qu'une agglomération s'y créa : relais de chevaux, chevaux de renfort, maréchaux-ferrants, voituriers et réparateurs, et bien entendu des cabarets et lieux de logement. Il y avait aussi des brasseries, qui semblaient capter l'eau du Geleytsbeek. Nous n'avons recherché depuis quand les Vandenbossche, Louckx et Degreef y étaient installés. Leurs établissements et les familles ont disparu après un règne local plus long que ceux des souverains et princes du moment. Un pâtissier renommé s'est installé à l'emplacement de l'ancienne brasserie.

Les travaux de percement du tunnel de la ligne Schaerbeek - Hal durèrent près de deux ans et causèrent d'énormes perturbations. A gauche, on notait l'école des Soeurs, traversée par le Geleytsbeek qui prenait sa source dans la forêt de Soignes. L'établissement horticole Plasschaert existe toujours, il était bordé par une malterie et le dépôt-gare des vicinaux, qui y abritaient leurs voitures de dépannage. Les installations du Racing sont toujours vivantes. Nous approchons de la drève du Maréchal où le père Hanon de Louvet découvrit en 1929 une pièce romaine à l'effigie de Julien le Philosophe (12).

Le Fort Jaco

Le seul château que nous y connûmes, non visible de la chaussée, était celui de la famille Carton de Wiart, actuellement rasé. Au cours des années 1920, un guérisseur installé rue du Moulin drainait des foules considérables. L'affluence était telle que les vicinaux mettaient en service certains jours un tram spécial "Fort Jaco". Les visiteurs venaient tout autant de Bruxelles que de Waterloo et de Braine-l'Alleud. Un beau jour, une autorité inconnue y mit fin, sans que nous en sachions le détail. Au Fort-Jaco toujours, il y avait un asile psychiatrique, également disparu, et confondu souvent, à tort, avec le Centre neurologique de Fond-Roy.

L'avenue de Foestraets

Un remarquable club de tennis fréquenté par la société anglophile y accueillait un franc succès. Cette avenue délimitait un quartier fort recherché par une société fermée, qui s'installait également dans ses parallèles et transversales. Vers les années 1920, une personnalité de haut renom y habitait. M. Maus, ingénieur directeur aux Téléphones. D'une extrême simplicité, il était l'obligeance même. Comme à cette époque, tous les fils étaient aériens, les pannes causées par la chute des branchages étaient fréquentes. Elles étaient réparées en quelques heures, et ce record reste valable 60 ans plus tard.

Aux abords de l'avenue Fond-Roy

A l'angle de l'avenue, il y avait une pâtisserie-café des Arcades, qui louait des chambres et des appartements pendant la guerre de 1914-1918. L'emplacement était fort recherché. Le carrefour de l'avenue Van Bever était illustré par un important café, très recherché des cyclistes et des colombophiles. Le versant opposé était la propriété Dewit, très discrète. Traversant la chaussée, nous nous trouvons à présent devant des bâtiments en retrait, et presque enfouis : un cabaret fort fréquenté, spécialisé dans l'élevage des furets. Il fit pendant 25 ans des affaires d'or. Une ombre planait : M. Marchal, ingénieur et administrateur de sociétés, avait relevé des traces de pétrole à la Ferme Rouge et songeait à l'exploiter.

La Sapinière

Un hôtel-restaurant, repris ensuite par Delhaize, illustre l'endroit, tandis qu'à moins de 100 mètres, de l'autre côté d'une ferme, débutait l'avenue d'Hougoumont, fort bien habitée elle aussi. La personnalité la plus marquante était M. Van Bree, ingénieur des mines aux conceptions géniales, philanthrope, fondateur de bourses universitaires, dont la distraction était sa fumerie de jambons d'Ardenne, qu'il distribuait généreusement. D'autres familles importantes y résidaient, telles les van Marcke de Lummen, les Klep van Lierhoven, propriétaires de fonderies de poêles à Haren, un agent de change aux sensationnelles Studebaker. Nous réserverons plus loin tout un paragraphe à l'intéressante colonie de Russes blancs qui y occupait une villa.

(à suivre)

Louis ROUSSEAU

- (1) Notre père, ressemblant comme un sosie au maréchal Lyautey, recevait toujours cet hommage.
- (2) C'était à l'origine la sellerie qui livrait les courroies mais, finissant par pourrir, elles furent remplacées par des courroies textiles Mills, provenant des stocks militaires.
- (3) La pression des cafetiers ramena ce convoi à la place Rouppe.
- (4) Les croisements antérieurs étaient situés sous le pont du boulevard (lignes 14 et 15), porte de Hal (Tramways Economiques), rue de l'Hôtel des Monnaies et rue Moris.
- (5) Ces restaurants étaient honnêtes et valables. On réservait le dimanche, quand la domesticité recevait congé. Détail curieux : à l'époque où les dîners de mariage et autres étaient pantagruéliques chez les particuliers, les cartes des restaurants étaient modestes.
- (6) La cote 100 (Observatoire) effrayait les ingénieurs des vicinaux. Il fallait ménager les moteurs. Une voiture suffisait.
- (7) En 1923 (n.d.l.r.).

- (8) M. Denonville était un homme ouvert qui engagea, à la demande de notre père, de nombreux chauffeurs russes. Prévoyant la diffusion de l'automobile, il importa des moteurs Cummins et fonda Sadeno.
- (9) Socovel était installé en face de la station Seca. On y construisit entre 150 et 200 motos électriques.
- (10) Ce palais allait devenir le siège de l'Université de Bruxelles, rue des Sols (Gare centrale).
- (11) Epouse d'Edmond Rostand. Tous ces jardins du Vert-Chasseur étaient si fleuris qu'elle aurait pu venir y écrire ses poèmes.
- (12) Nous avons omis de mentionner la dynastie des Vanderveecken, brasseurs et restaurateurs importants, situés au coin de la chaussée de Saint-Job.
- (13) Tous nos remerciements à M. Rousseaux pour nous avoir permis de reproduire ces extraits de ses souvenirs, qu'il a rédigés en 1981 à l'intention de ses amis et de ses fils



Incroyable, mais vrai : un V (Vivier d'Oie, prolongé à Saint-Job en 1927) se "faufile" à travers le marché, boulevard Jamar !

(photo R. Temmerman, 1968)