



Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles Pentagone

Un patrimoine urbanistique remarquable
dans la ville contemporaine



COMMISSION ROYALE
DES MONUMENTS ET DES SITES

Avant-propos

Entre 1775 et 1860, l'action conjointe d'architectes, d'ingénieurs et de l'autorité publique donne naissance à un paysage urbain néoclassique, caractérisé par un remarquable traitement de l'espace public. Un système de voirie moderne voit le jour et se développe, jusqu'à devenir la trame de fond de l'aménagement de la région bruxelloise.

Dans la ville contemporaine, ce paysage doit répondre aux nouveaux défis en matière de mobilité, d'accessibilité et de durabilité, qui en menacent peu à peu la cohérence. Pourtant, loin de constituer un obstacle au développement d'une ville rendue à ses habitants, le riche patrimoine viaire néoclassique est source d'opportunités de développement et de mise en valeur des formes urbaines héritées.

Le présent rapport est conçu en trois parties :

- La première est une étude générale du paysage urbain historique néoclassique à Bruxelles. Elle en identifie les principales caractéristiques, cartographie ses occurrences à l'échelle du pentagone, et retrace son histoire.
- La seconde partie présente et inventorie deux des principaux ensembles néoclassiques bruxellois, le quartier Royal et le quartier du Grand Hospice.
- La troisième partie examine la place de ce paysage dans la ville contemporaine, évoque les défis auxquels il est confronté et suggère des stratégies à mettre en œuvre pour y répondre.

Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles Pentagone Un patrimoine urbanistique remarquable dans la ville contemporaine

Rapport rédigé pour la Commission Royale des Monuments et des Sites

Rédaction : **Thomas SCHLESSER**
Université Libre de Bruxelles – CreA-Patrimoine
thomas.schlessers@ulb.ac.be

Sauf mention contraire, les photographies ont été prises en 2019 par l'auteur.
Version 1.2 - Octobre 2019


COMMISSION ROYALE
DES MONUMENTS ET DES SITES



**Centre de Recherches
en Archéologie
et Patrimoine**

Table des matières

Avant-propos	2
Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles	5
1. Introduction au paysage urbain néoclassique	5
2. Cartographie du paysage urbain néoclassique	12
3. Histoire du système de voirie moderne bruxellois	16
Le quartier Royal et le quartier du Grand Hospice, analyse de deux espaces néoclassiques	35
1. Le quartier Royal	35
2. Le quartier du Grand Hospice	68
3. Recommandations spécifiques à ces quartiers	89
Le paysage urbain néoclassique dans la ville contemporaine	91
1. Paysage néoclassique et mutations urbaines	91
2. Les enjeux du paysage urbain néoclassique	93
3. La mise en valeur du paysage urbain néoclassique	113
4. Et maintenant ? Pistes pour une gestion durable de l'espace public néoclassique	122
Conclusion	129
Bibliographie sélective	130

Système de renvoi entre les parties

Le présent rapport comporte un système de renvoi entre ses différentes parties : par exemple, lorsque que la question de l'encombrement de l'espace public est abordée dans l'étude du quartier Royal, une référence est adjointe vers les démarches de désencombrement suggérées dans la troisième partie. Ces références prennent la forme suivante : (→ III. 3. 2). Dans ce cas, elle renvoie au point 3. 2. de la troisième partie.



Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles

Entre les années 1770 et 1860, un paysage urbain néoclassique voit le jour à Bruxelles et structure progressivement son tissu urbain. Habitations, équipements collectifs et espaces publics sont transformés en quelques dizaines d'années, et témoignent de l'émergence de formules d'aménagement modernes. Des ensembles remarquables comme la place Saint-Michel (future place des Martyrs), le quartier Royal ou le quartier du Grand Hospice contribuent à la mise en place et au développement de nouvelles pratiques de mobilité, mais aussi à la création de modèles d'aménagements dont les logiques se prolongeront jusqu'au XX^e siècle, léguant un remarquable patrimoine.

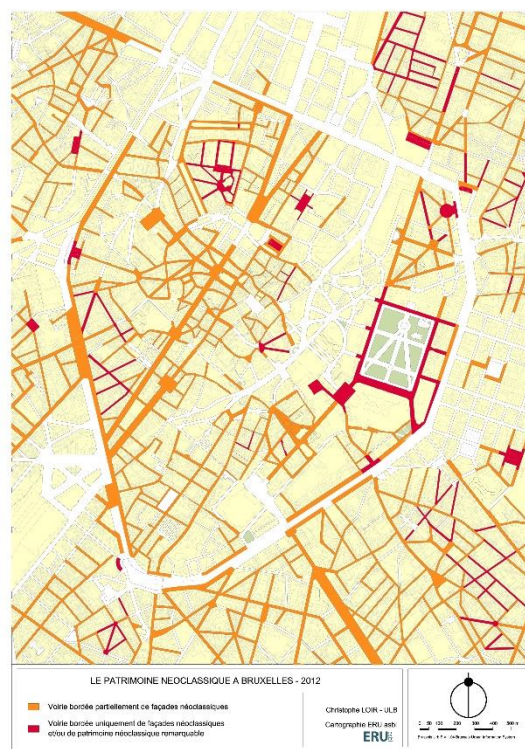
1. Introduction au paysage urbain néoclassique

1.1. Le néoclassicisme en région bruxelloise

Entendu en tant que style, le néoclassicisme émerge en Europe à partir du milieu du XVIII^e siècle, dans un contexte de renouvellement de l'intérêt pour l'antiquité lié aux fouilles archéologiques menées en Italie et en Grèce, ainsi qu'à la pratique du Grand Tour, un voyage d'initiation destiné aux jeunes aristocrates européens. Le néoclassicisme entend retrouver les préceptes classiques dans le domaine des arts, et plus singulièrement de l'architecture : règles de proportion, jeux de symétrie, figures de composition géométrique et ordonnancement en constituent des paramètres fondamentaux.

Il n'est pas exagéré de qualifier le néoclassicisme de trame de fond du bâti et de l'espace urbain en région bruxelloise, plus particulièrement à l'intérieur des boulevards de ceinture formant le Pentagone. À l'exception du tracé de la jonction nord-midi, à l'origine d'une profonde reconfiguration spatiale des espaces qu'elle traverse (fig. 1), la majorité des rues du centre-ville bruxellois sont bordées de bâtiments néoclassiques, et aménagées au gré de formules urbanistiques développées à partir de la fin du XVIII^e siècle, et codifiées dans la première moitié du XIX^e siècle.

Figure 1 : cartographie du patrimoine bâti néoclassique à Bruxelles (Christophe Loir ; ERU asbl Bruxelles)



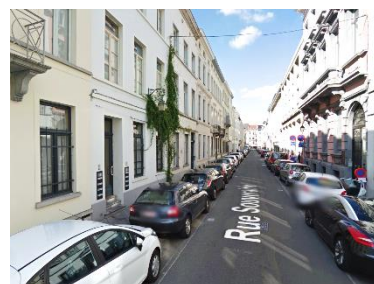
La longévité et l'étendue du néoclassicisme à Bruxelles confèrent à sa trame urbaine un profil diversifié : celui-ci est représenté tant au sein d'ensembles créés *ex nihilo* au cours d'opérations de lotissement (c'est par exemple le cas de la place Saint-Michel, mais aussi du quartier Royal, édifié sur les ruines de l'ancien Palais du Coudenberg), que dans les artères plus anciennes du centre-ville ayant fait l'objet de campagnes de modernisation tout au long du XIX^e siècle. Enfin, à partir des années 1830, l'extension de la ville et l'urbanisation des faubourgs situés hors de son enceinte historique contribuent à généraliser et étendre les principes d'aménagement néoclassiques, jusqu'à constituer l'essentiel des artères de la première couronne bruxelloise.



La place des Martyrs (anciennement place Saint-Michel) est la première opération de lotissement menée par les autorités.



Dans le centre-ville, les rues anciennes font l'objet d'une modernisation progressive au XIX^e siècle. (Rue de la Violette).



Les rues des faubourgs, urbanisées *ex nihilo*, sont larges et rectilignes. Elles structurent le tissu urbain. (Rue Souveraine, Ixelles).

Figure 2 : la diversité des espaces néoclassiques à Bruxelles

Quel que soit le type d'espace abordé, les aménagements néoclassiques dont il fait l'objet sont fondés sur une logique analogue, une pensée urbanistique érigée au rang de système. Au XIX^e siècle, l'espace public revêt une importance cruciale pour les administrations communales ainsi que pour les architectes et ingénieurs en charge de ses transformations. Si les bâtiments relèvent de l'initiative des particuliers, quoique soumis à un ensemble de règles et de servitudes édictées par l'administration, l'espace collectif incarne le caractère régulateur de l'autorité publique.

Ce constat justifie l'importance considérable de la voirie pour les aménageurs du XIX^e siècle, et accentue son caractère patrimonial : les dispositifs urbains qui nous sont parvenus et la morphologie de nombreuses rues bruxelloises résulte de la collaboration fructueuse entre pouvoirs publics, architectes et ingénieurs de renom.

1.2. Le système urbain néoclassique

1.2.1. Des principes en interaction

La dimension urbanistique du néoclassicisme peut être schématisée comme le résultat de l'interaction de trois principes fondamentaux¹ :

- Les principes d'aménagement de l'espace urbain ;
- Les principes de composition de l'espace urbain ;
- Les principes de mise en scène de l'espace urbain.

¹ Christophe LOIR, *Le patrimoine néoclassique*, Bruxelles, 2018, (*Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire* n°57), pp. 7-8.

L'**aménagement** de l'espace urbain néoclassique est centré autour de sa **voirie**, qui devient une catégorie de pensée essentielle au tournant du XIX^e siècle. Pour les contemporains, la notion de voirie est polysémique : elle désigne non seulement l'échelle de base du tissu urbain, la rue dans sa dimension matérielle, mais aussi son administration et les règlements dont elle fait l'objet². Ces dimensions concourent à faire de la voie publique un instrument essentiel de régulation de l'espace urbain. Celui-ci bénéficie du plus grand soin, et est progressivement investi par les dispositifs de la modernité – trottoirs, égouts, éclairage – qui participent à son identité et à sa spécificité.

La **composition** de l'espace urbain, héritée des pratiques de transformation spatiale au XVIII^e siècle, est également une composante essentielle de ce système urbain. Le paysage néoclassique est pensé à diverses échelles d'aménagement : la rue, l'îlot, mais aussi le quartier. Dans ce dernier cas, des figures de composition structurent le tissu urbain : des plans en damier (quartier Léopold) ou en étoile (place des Barricades) sont privilégiés pour leurs qualités esthétiques et leur régularité.

La **mise en scène** conçue par les aménageurs permet de profiter dans les meilleures conditions de ce paysage. La ville néoclassique se dévoile au passant par le biais de perspectives urbaines, d'enfilades et d'ensembles architecturaux dont l'homogénéité de gabarit, de composition et de chromatisme prime sur l'originalité architecturale. Sous ce rapport, le mode de déplacement des individus doit être adapté à l'espace qu'ils traversent : par exemple, le quartier Royal est conçu pour être apprécié à pied, tandis que les boulevards centraux offrent une large perspective défilante adaptée aux moyens de locomotion mécaniques.

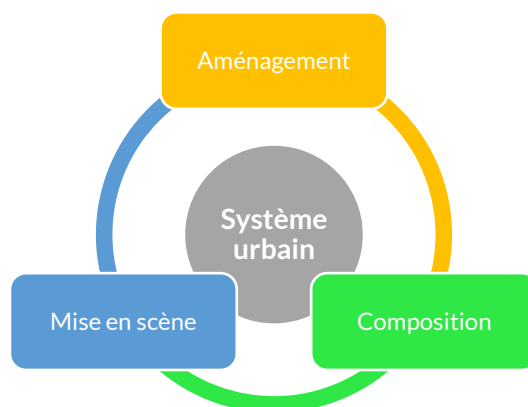


Figure 3 : schéma du système urbain néoclassique

Le rapport qu'entretiennent ces trois principes est à l'origine de la constitution d'un paysage urbain spécifique, dont les premières instances remontent au dernier quart du XVIII^e siècle. Celui-ci connaîtra son apogée dans les années 1840 avec l'achèvement de la voirie du quartier Royal, avant d'être progressivement bouleversé par la révolution des transports dans le dernier tiers du XIX^e siècle.

Ceci n'empêche pas les formules urbanistiques développées durant la période néoclassique de témoigner d'une importante capacité d'adaptation aux évolutions de la ville et de la mobilité, si bien que celles-ci serviront de grammaire de base de l'aménagement urbain jusqu'aux années 1920. L'augmentation de la circulation et l'explosion du nombre d'automobiles en circulation seront à l'origine, au XX^e siècle, d'une transformation en profondeur de ces espaces, voués au « tout à l'automobile ». Il faut toutefois souligner que l'émergence récente de la mobilité douce et le regain d'intérêt pour l'aménagement qualitatif de l'espace public présentent de remarquables opportunités

² Thierry D'HUART, « Victor Besme. Un "voyer" aux multiples facettes », *Bruxelles Patrimoines*, 21, 2016, p. 15.

de mise en valeur de la ville néoclassique. Les espaces hérités des XVIII^e et XIX^e siècles en région bruxelloise constituent un témoignage patrimonial de premier plan, tant pour leurs qualités matérielles intrinsèques, que pour les processus de formation de l'espace urbain et les savoir-faire en matière d'aménagement qu'ils renferment. Pour illustrer ce rôle et leur contribution à l'identité bruxelloise, le présent rapport propose de considérer ces paysages à l'aune de la notion de paysage urbain historique, formalisée en 2011 par l'UNESCO.

1.2.2. Pour un paysage urbain historique néoclassique

Adoptée le 10 novembre 2011, la *Recommandation concernant le paysage urbain historique* de l'UNESCO fournit des clés de lecture permettant une approche patrimoniale globale de l'espace urbain.

Le paysage urbain historique y est défini comme le « territoire urbain conçu comme la résultante d'une stratification historique de valeurs et d'attributs culturels et naturels, dépassant les notions de « centre historique » ou d'« ensemble historique » pour inclure le contexte urbain plus large ainsi que son environnement géographique. »³

Le qualificatif de « contexte urbain plus large » recoupe plusieurs données, comme l'apparence naturelle des sites, mais aussi les **éléments constitutifs de leur structure urbaine**, au rang desquels « leur environnement bâti, tant historique que contemporain ; leurs infrastructures de surface et souterraines ; leurs espaces verts et leurs jardins ; leurs plans d'occupation des sols et leur organisation de l'espace ; les perceptions et les relations visuelles »⁴ qu'ils entretiennent.

Le recours à la notion de paysage urbain offre l'avantage d'être en adéquation avec la conception « historique » de la ville néoclassique, qui intègre dans une portée systémique le bâti, l'espace public et ses pratiques de formation et de gestion. Ceci permet notamment d'intégrer au caractère patrimonial des sites l'aménagement de la voirie, et les techniques qui y sont liées, par exemple le pavage des rues. Ce faisant, les **critères d'appréciation du paysage urbain historique néoclassique** adoptés dans le cadre du présent rapport sont les suivants :

- **Cohérence des formes urbaines :**
 - o A minima, cohérence entre les formes du bâti (alignement, gabarit) et la voirie.
 - o Présence éventuelle d'ensembles bâtis de style néoclassique.

- **Morphologie de la voirie :**
 - o Profil de voirie « moderne » : la voirie néoclassique se caractérise par une chaussée bombée dotée de part et d'autre de trottoirs surélevés.
 - o Cohérence entre les revêtements et le profil de voirie : les revêtements néoclassiques sont constitués de pierre naturelle, généralement des pavés de porphyre.
 - o Présence éventuelle de dispositifs ou d'éléments de mobilier urbain cohérents avec la voirie.
 - o Présence éventuelle de matériaux ou dispositifs conservés ou relevés à l'identique ; ou témoignant d'un savoir-faire spécifique à la ville néoclassique.

³ UNESCO, *Recommandation concernant le paysage urbain historique*, y compris un glossaire de définitions, Article 8, 2011. [En ligne], <http://portal.unesco.org/fr/ev.php-URL_ID=48857&URL_DO=DO_TOPIC&URL_SECTION=201.html>.

⁴ *Ibid.*, Article 9.

- **Principes de composition urbaine :**
 - o Rues tracées de manière rectiligne ou faisant preuve de régularité.
 - o Éventuel principe de composition à l'échelle d'un îlot ou d'un quartier.
 - o Éventuelle composition du tissu urbain suivant un principe géométrique (damier, étoile).

- **Principe de mise en scène des formes urbaines :**
 - o Adéquation entre les modes de déplacement et la morphologie de l'espace.
 - o Éventuelle perspective urbaine ou monumentale favorisée par la morphologie ou l'aménagement de l'espace public.

Ces critères constituent des clés de lecture de l'espace urbain, et doivent être quantifiés au cas par cas dans l'étude des paysages néoclassiques. L'absence ou le caractère partiellement rempli d'un de ces critères n'implique pas que le paysage urbain soit « exclu » du paysage urbain historique néoclassique.

1.2.3. Un exemple de paysage néoclassique : la rue Coppens

Située entre la rue de la Régence et la rue Ernest Allard, la rue Coppens est une des voies publiques néoclassiques les plus représentatives du paysage urbain qui se met en place dans les premières décennies du XIX^e siècle, et en constitue un des derniers exemples les mieux conservés.

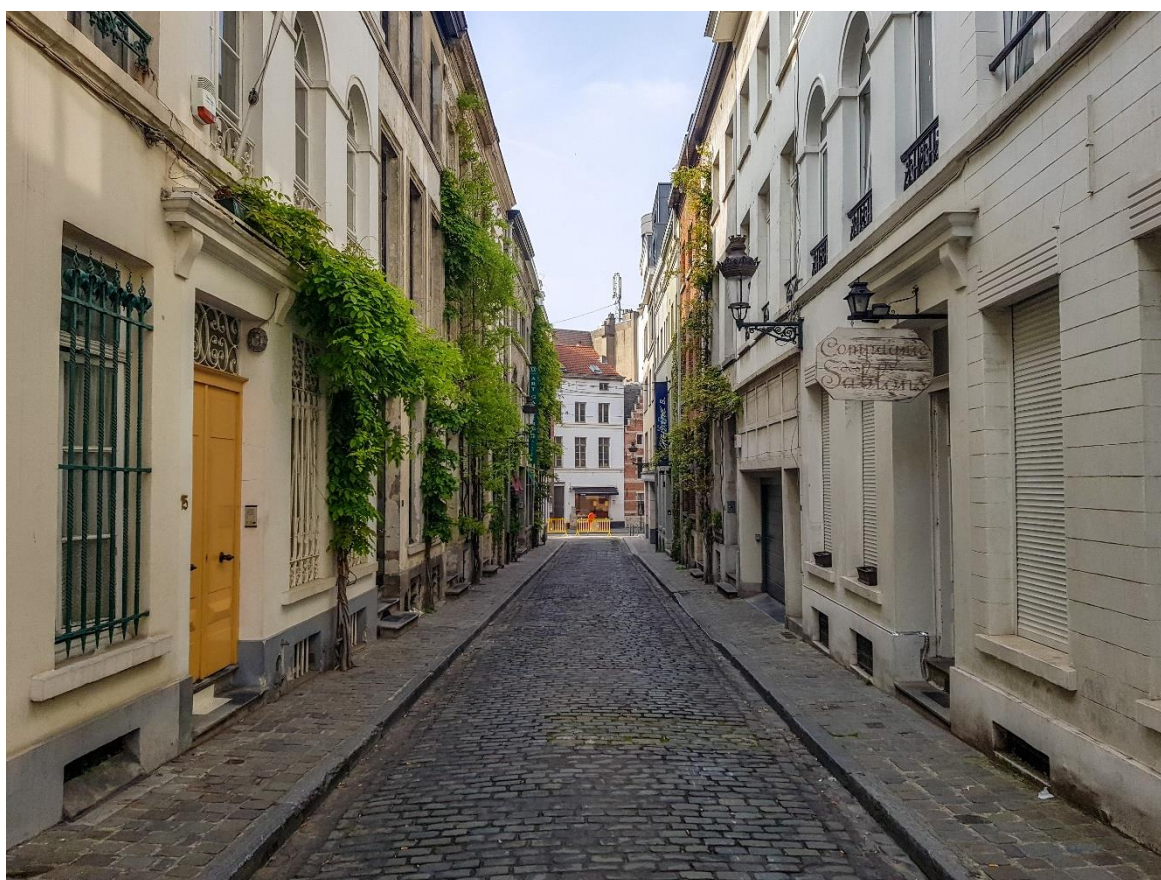


Figure 4 : la rue Coppens.

La rue fait partie d'une vaste opération de lotissement menée en 1827 dans le quartier du Sablon, sur le terrain de l'ancien hôtel de Wemmel. Pensée par l'architecte François Coppens, qui lui donnera son nom de son vivant, elle s'articule à l'origine autour d'un ensemble de trente-deux maisons bourgeoises symétriques, dont dix-sept sont conservées.

La régularité de la rue et sa symétrie contribuent à la mise en scène de l'espace, monumentalisé par cette qualité d'ensemble. Pour les contemporains de son aménagement, la rue Coppens constitue un véritable hiatus par rapport aux voies environnantes : dans les premières années du XIX^e siècle, la physionomie des rues bruxelloises est encore essentiellement héritée de l'Ancien Régime. Majoritairement étroites et irrégulières, celles-ci sont bordées de maisons à pignon, qui se voient peu à peu remplacées ou rénovées dans les canons du néoclassicisme.

Le caractère innovant de la rue Coppens ne se résume pas pour autant à l'apparence de son front bâti. Au sol, un profil de voirie d'une étonnante modernité pour l'époque est mis en œuvre : la partie centrale de la chaussée adopte un profil bombé, qui permet l'évacuation des eaux dans deux rigoles latérales. Les façades sont par ailleurs bordées d'un dispositif propre au XIX^e siècle appelé à se généraliser dans toute la ville : le trottoir. Si celui-ci permet une circulation piétonne commode, il protège également les façades, tout en soulignant la composition de la rue et en accentuant la perspective qui la structure.



Figure 5 : la voirie de la rue Coppens.

Le profil de voirie de la rue Coppens est typique de la ville néoclassique : la chaussée centrale est bombée, bordée de deux ruisseaux. Le trottoir est constitué de pavés platine de grès, et flanqué de bordures de pierre bleue. Sur la photo de droite, on observe la trace d'une ancienne agrafe de trottoir, qui visait à en garantir la solidité

Les matériaux mis en œuvre illustrent le caractère minéral de la voirie néoclassique. La chaussée est couverte de pavés oblongs de porphyre, généralement extraits des carrières du Hainaut. Au XIX^e siècle, le pavage est un savoir-faire reconnu en Belgique : les matériaux issus du sous-sol wallon se démarquent par leur durabilité et leurs qualités intrinsèques, tandis que les compétences des paveurs sont acclamées dans toute l'Europe⁵. Les trottoirs sont quant à eux couverts de pavés platines de grès, posés de manière alternée. Leur limite est matérialisée par une bordure en pierre bleue. Certains éléments ont conservé les traces des anciennes agrafes qui les liaient, renforçant leur solidité.

⁵ *Pavés de Bruxelles*, Bruxelles, ARAU, 2015, p. 125.

L'œil avisé observera que le revêtement de la rue Coppens comporte les traces d'un asphaltage réalisé au cours du XX^e siècle. Ce phénomène a fréquemment touché les rues ayant conservé leur revêtement historique, généralement dégradé par manque d'entretien. Ainsi, un nombre important de rues asphaltées jusqu'à la fin du XX^e siècle conservent sous leur apparente couche bitumineuse un revêtement de pierre naturelle patrimonial.

Enfin, la rue Coppens entretient un lien fort avec une pratique de mobilité essentielle à l'époque néoclassique, la marche. Pour apprécier son caractère monumental et profiter de la symétrie des maisons qui la bordent, celle-ci doit être parcourue depuis le centre de la chaussée. Dans la ville néoclassique, la présence de trottoirs n'exclut pas la circulation libre sur la voie publique : ceux-ci sont des espaces plurifonctionnels, dont le confort circulatoire n'est qu'une des qualités. Mobilité et aménagement urbain entretiennent une relation forte dans la ville néoclassique : l'espace public y est conçu pour être partagé entre ses divers usagers. À titre contemporain, cette formule est comparable à la mise en espace partagé ou zone de rencontre, qui pourrait être indiquée dans un tel espace⁶.

En bref, la rue Coppens correspond à la majorité des critères du paysage urbain historique néoclassique :

- **Cohérence des formes urbaines** : le bâti présente une qualité d'ensemble et a été édifié selon un plan symétrique. Les transformations ultérieures n'ont pas affecté le gabarit global de la rue, et son alignement a été conservé (excepté à l'intersection avec la rue de la Régence).
- **Morphologie de la voirie** : la rue Coppens est une des premières rues bruxelloises à adopter le profil de voirie « moderne » élaboré au XIX^e siècle. La chaussée est bombée, son revêtement pavé. Elle est bordée de deux trottoirs surélevés délimités par une bordure de pierre bleue. Malgré un asphaltage au XX^e siècle, depuis lors supprimé, la rue a conservé un revêtement de sol adéquat. Certains éléments de bordure des trottoirs conservent les traces d'agrafes, permettant d'attester leur ancienneté. La rue ne comporte pas de mobilier urbain excédentaire ; elle est éclairée au moyen de réverbères accrochés aux façades.
- **Principes de composition urbaine** : la rue s'inscrit dans une opération de lotissement. En raison de sa création *ex nihilo*, celle-ci adopte un plan rectiligne correspondant aux canons du néoclassicisme. Son aménagement renforce ce caractère.
- **Principe de mise en scène des formes urbaines** : la rue dégage une large perspective, à l'origine longue d'une centaine de mètres. Le trottoir et la symétrie de l'ensemble contribuent à un effet de monumentalisation de l'habitat bourgeois qui la compose. La perception de la symétrie de la rue est optimale lorsque le passant circule en son centre ; elle est conçue pour le régime de mobilité dominant du XIX^e siècle, la marche à pied.

La rue Coppens illustre tant les innovations matérielles des premières décennies du XIX^e siècle (profil de voirie moderne, trottoir), que les pratiques qui en sont à l'origine (pavage, espace partagé). Son bon état de conservation général (son bâti est globalement préservé, à l'exception de transformations légères et de différences chromatiques, l'espace public correspond aux critères néoclassiques) et sa place dans la chronologie des transformations urbaines en font un paysage urbain remarquable, dont la préservation est d'autant plus nécessaire qu'il se raréfie à l'échelle de Bruxelles.

⁶ Pour les enjeux et convergences patrimoniales de l'espace néoclassique, cf. partie III.

2. Cartographie du paysage urbain néoclassique

Les pages suivantes présentent trois cartes relatives au paysage urbain néoclassique à Bruxelles. Celles-ci témoignent de la raréfaction des occurrences remarquables de ce paysage à l'échelle de la ville de Bruxelles.

2.1. Paysage urbain néoclassique et ensembles remarquables

Cette carte constitue la **trame de fond du paysage urbain néoclassique à Bruxelles**. Elle désigne les artères se caractérisant par l'adéquation entre le gabarit du bâti et la morphologie globale de l'espace public néoclassique. Les ensembles violets sont remarquables par leur cohérence et leur adéquation à tous les critères du paysage urbain néoclassique. Ceux-ci constituent un important patrimoine viaire et urbanistique.

2.2. Revêtement de la voirie néoclassique

La voirie néoclassique est bordée de trottoirs et couverte de pierre naturelle, généralement des pavés de porphyre dont le type de pose peut varier. Cette carte est conçue selon trois critères :

- **Profil de voirie néoclassique, revêtement de chaussée en pierre naturelle** : cette catégorie correspond au profil de voirie le mieux conservé et le plus en adéquation avec les critères du paysage urbain néoclassique.
- **Profil de voirie néoclassique, revêtement asphalté** : ces rues ont conservé leur structure néoclassique, mais le revêtement de sol est dégradé. Cette catégorie inclut les éventuels revêtements pavés disparus sous une couche d'asphalte.
- **Autre profil de voirie ou revêtement hétéroclite** : ces artères sont traitées en plain-pied ou en profil en V, leur revêtement ne correspond pas aux critères du paysage néoclassique.

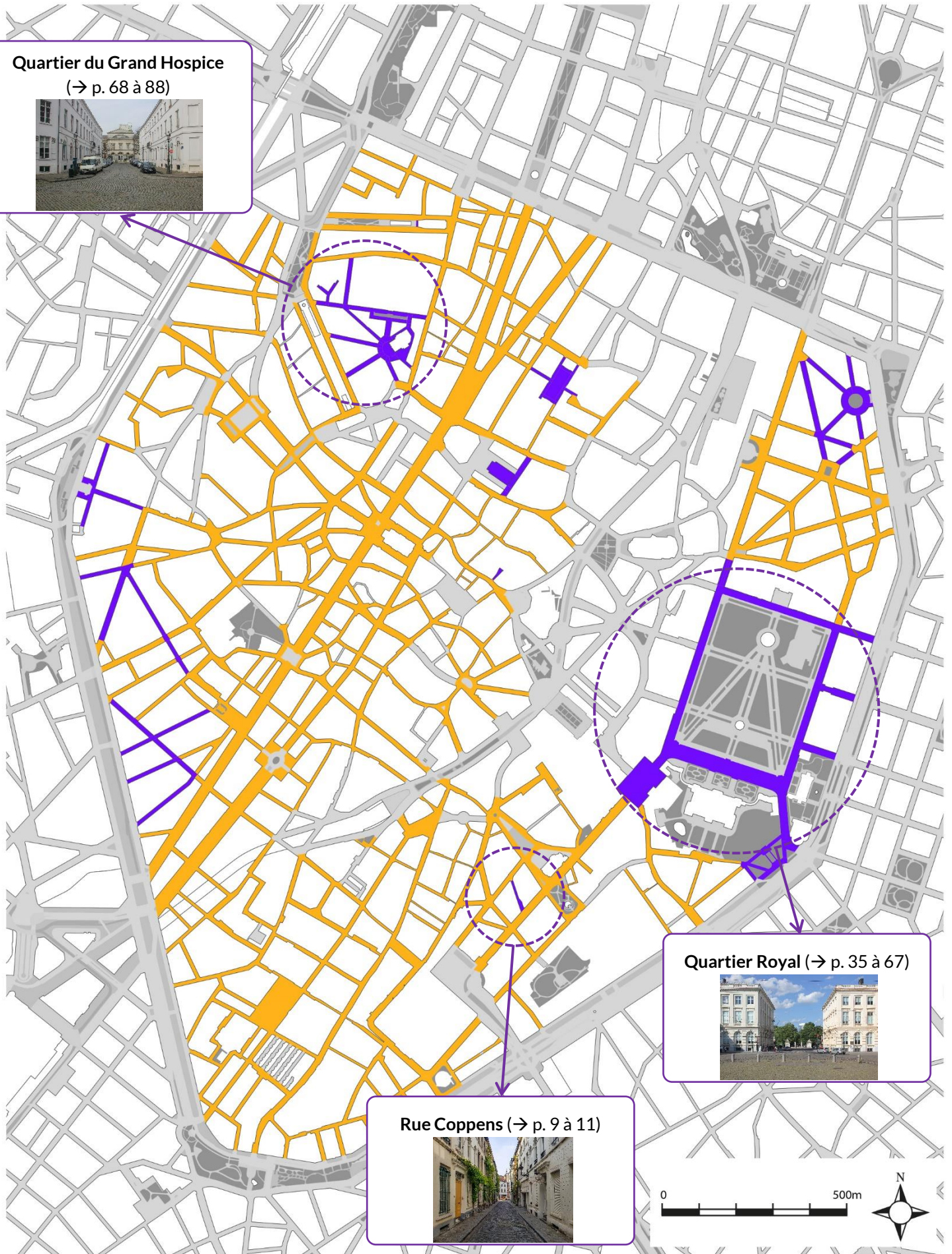
2.3. Trottoirs du paysage urbain néoclassique

Inventé au quartier Royal puis progressivement diffusé à l'échelle de la ville, le trottoir est un dispositif essentiel de la ville néoclassique. Le trottoir néoclassique est surélevé et séparé de la chaussée par une bordure de pierre bleue. Le matériau de couverture le plus fréquent est le pavé platine de grès, mais dans les quartiers les plus prestigieux, il peut également être exécuté en dalles de pierre bleue, généralement bouchardées pour favoriser le confort de marche. Cette carte est conçue selon quatre critères :

- **Les trottoirs remarquables** : ils se distinguent par leur qualité de conservation, leur valeur historique et patrimoniale.
- **Les trottoirs au profil néoclassique en pierre naturelle** : ces trottoirs ont généralement fait l'objet d'opérations de réfection, mais ont gardé un aspect cohérent avec le paysage urbain néoclassique.
- **Les trottoirs au profil néoclassique, exécutés en matériaux hétéroclites** : généralement des pavés de béton ou des dalles de ciment.
- **Autre/pas de trottoir** : cette catégorie concerne les aménagements de plain-pied.

Quartier du Grand Hospice

(→ p. 68 à 88)




Quartier Royal (→ p. 35 à 67)

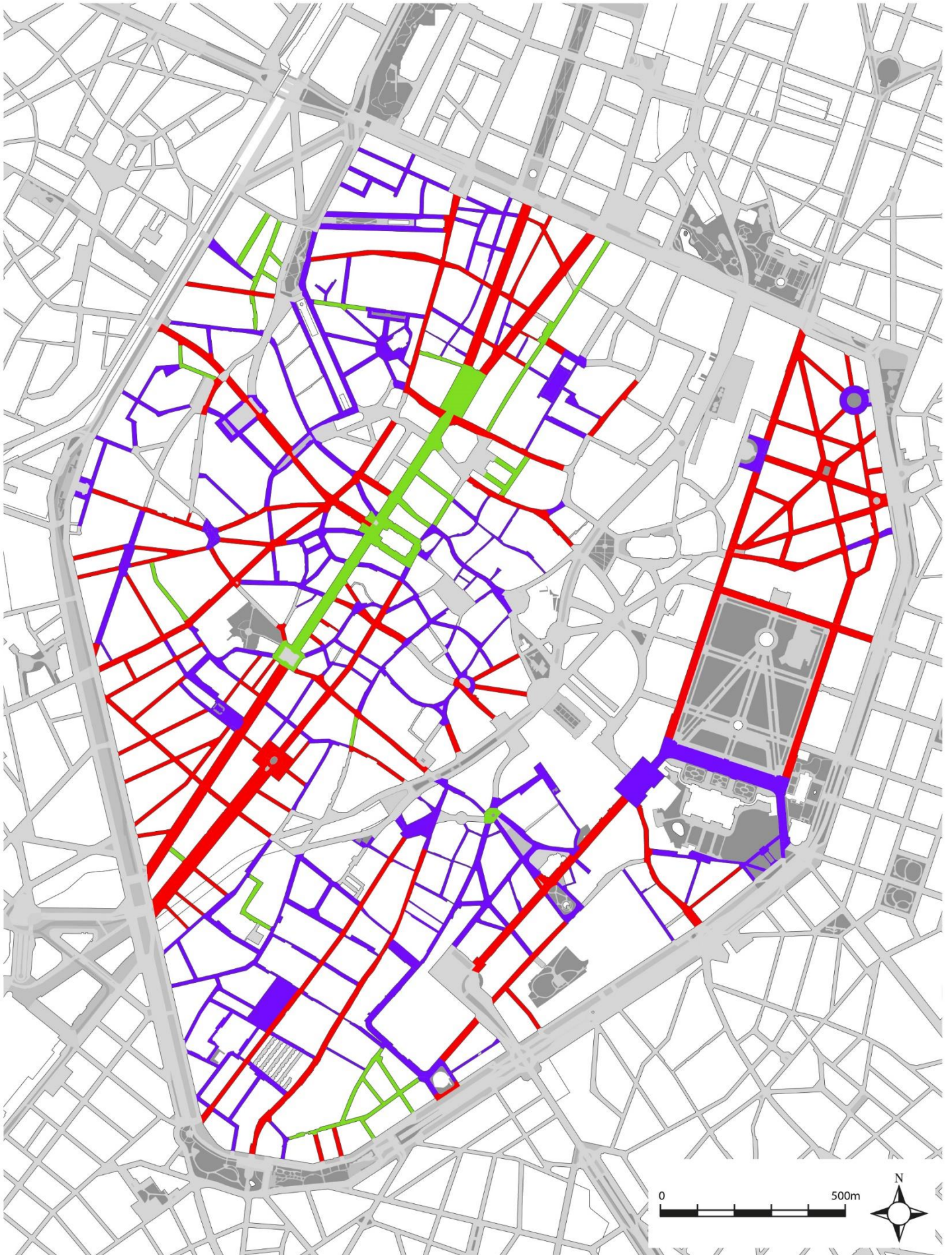


Rue Coppens (→ p. 9 à 11)





 Paysage urbain néoclassique


 Ensembles remarquables

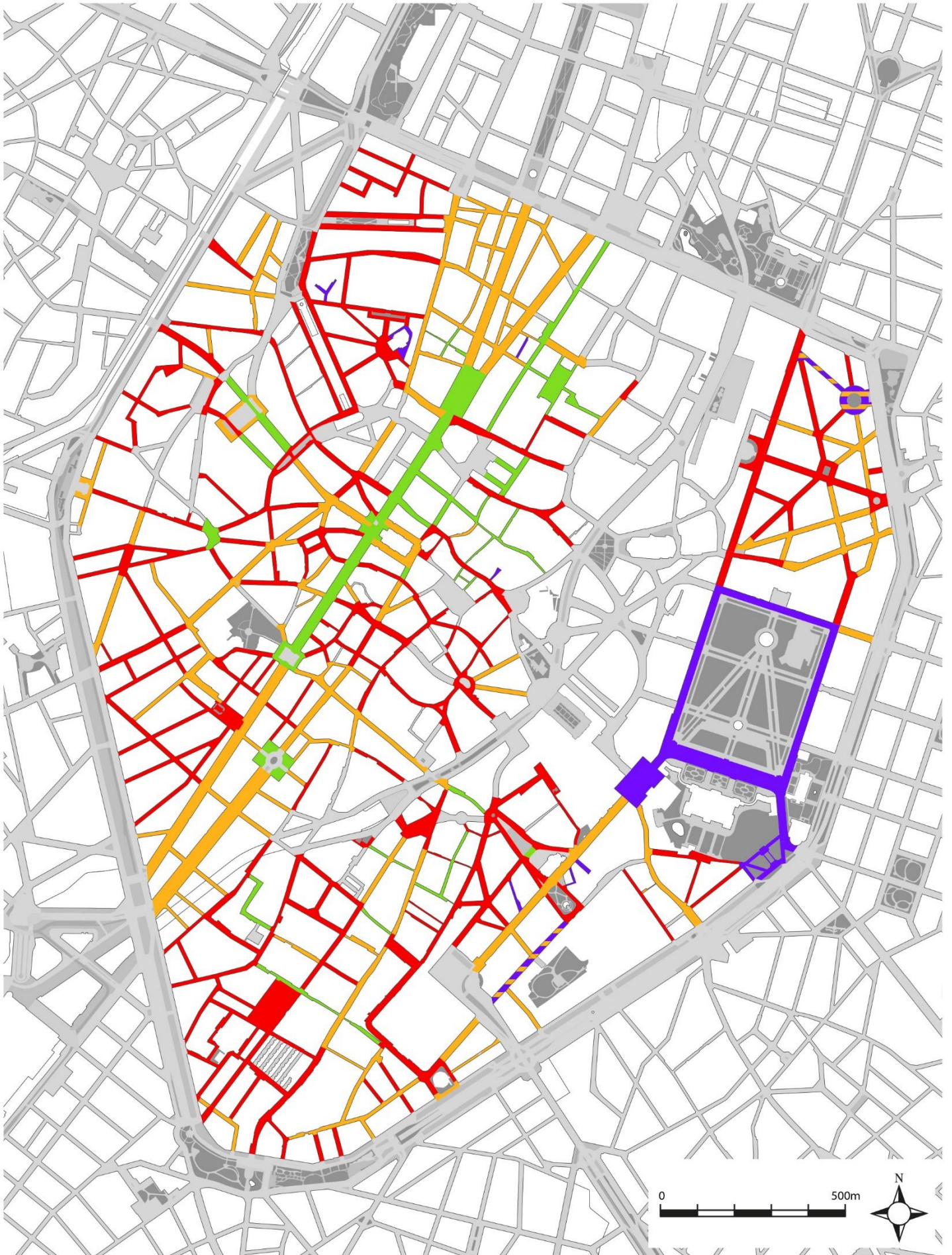


Profil de voirie du paysage urbain historique néoclassique à Bruxelles - 2019

Cartographie Thomas SCHLESSER - ULB

-  Profil néoclassique, revêtement en pierre naturelle
-  Profil néoclassique, asphalte ou pavés sous asphalte

-  Profil de voirie modifié ou autre revêtement



Trottoirs du paysage urbain historique néoclassique à Bruxelles - 2019

Cartographie Thomas SCHLESSER - ULB

- | | | | |
|--|---|---|---|
|  | Profil néoclassique en état de conservation remarquable |  | Profil néoclassique couvert de matériaux hétéroclites |
|  | Profil néoclassique couvert en pierre naturelle |  | Pas de trottoirs ou autres formules d'aménagement |

3. Histoire du système de voirie moderne bruxellois

Cette partie constitue un aperçu historique synthétique des mutations du système de voirie néoclassique à Bruxelles. Celui-ci peut également être qualifié de « moderne », dans la mesure où il met en place les composantes essentielles de l'aménagement urbain des deux derniers siècles : trottoirs, éclairage public, égouts, revêtements adaptés à la circulation de tous les usagers, intégration des moyens de transport mécaniques. Trois grandes balises chronologiques permettent d'en retracer l'évolution⁷ :

- **La phase d'expérimentation (1774-1836)** : elle est marquée par la mutation des pratiques de déplacement dans la ville, et le développement des principaux dispositifs urbains, dans des formes encore transitoires.
- **La phase de normalisation (1836-1846)** : sous l'influence de facteurs circulatoires et d'hygiène publique, les composants du paysage urbain néoclassique se diffusent et font l'objet d'une réglementation. Leur implantation est particulièrement notable dans les extensions urbaines, tandis que les autorités tentent de les développer dans la ville ancienne.
- **La phase de systématisation (1846-1936)** : le modèle de voirie néoclassique, désormais codifié, se généralise à l'échelle de la ville, et remodèle toutes ses rues, y compris le tissu ancien. Il fait face au développement de nouveaux modes de transport, dont le tramway, le vélo et l'automobile, qui va progressivement en transformer les formules.

3.1. Expérimentation (1774-1836)

3.1.1. De la ville d'Ancien Régime à la ville néoclassique

Jusque dans les dernières années du XVIII^e siècle, l'essentiel des rues de Bruxelles présente une morphologie héritée du tissu urbain médiéval. La ville est entourée par ses remparts, et se compose d'artères étroites et sinueuses, bordées de maisons à pignon. Le principal axe de circulation dans la ville est la *Steenweg*, un « réseau de voies anciennes, dévalant en pente rapide du versant oriental de la vallée de la Senne vers la plaine d'alluvions qui abrite le centre de la ville »⁸.

Au XIX^e siècle, ces artères vont connaître des campagnes de modernisation successives, adaptant dans un premier temps leur bâti au style dominant, le néoclassicisme, puis transformant leur voirie. Pour l'heure, une aquarelle due à T. S. Cooper, quoique légèrement postérieure, illustre l'apparence d'une rue bruxelloise typique des premières années du XIX^e siècle :

- La rue, **pavée**, est d'une largeur réduite et serpente entre des façades anciennes partiellement modernisées (si certaines présentent des corniches parallèles à la rue, d'autres ont conservé leur pignon traditionnel)

⁷ Cette chronologie est élaborée de concert avec Christophe LOIR.

⁸ Yvon LEBLICQ, « L'urbanisation de Bruxelles aux XIX^e et XX^e siècles (1830-1952) », dans CRÉDIT COMMUNAL DE BELGIQUE (éd.), *Villes en mutation XIX^e-XX^e siècles. 10^e Colloque International, Spa, 2-5 sept. 1980. Actes*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, 1982, p. 339.

- La chaussée présente un **profil fendu** en son centre par une rigole destinée à l'écoulement des eaux pluviales.
- La rue ne dispose **pas de trottoirs surélevés**, à l'exception d'une maison dotée d'un seuil surélevé délimité par un muret.
- Des **dispositifs spécifiques** visant à protéger les façades sont présents sur la voie publique : des bornes chasse-roues devant la porte cochère de la maison rénovée dans les canons néoclassiques, un édicule contre l'angle saillant de la maison à pignons.

Ce type de configuration spatiale résulte de démarches successives et non concertées d'aménagement de l'espace public. Comme le souligne Sabine Barles, la présence de dispositifs divers sur la rue participe à l'encombrement chronique des rues héritées de l'Ancien Régime : ils contribuent à rendre la chaussée exigüe, et ralentissent la progression des conducteurs⁹.



Figure 6 : T. S. Cooper, *La montagne des Aveugles*, 1835, Hôtel de ville de Bruxelles.

Aucun dispositif ne vient séparer les modes de circulation dans les rues bruxelloises : piétons, cavaliers, voitures hippomobiles et animaux se partagent indistinctement l'espace public. Dans cet espace partagé, le régime de mobilité dominant, qui se prolongera tout au long du XIX^e siècle, est la marche à pied. La ville étant de taille relativement restreinte, elle s'avère être un mode de déplacement efficace, et permet de rejoindre la majorité des pôles d'activité en une vingtaine de minutes.

Les espaces néoclassiques progressivement édifiés à partir de 1774 contrastent fortement avec ce tissu urbain à l'organisation intuitive. Relevant de la notion *d'embellissement* qui décrit des préoccupations à la fois pratiques, esthétiques et politiques de reformation de l'espace¹⁰, la place

⁹ Sabine BARLES, « "La voie publique est spécialement affectée à la circulation". La gestion de la circulation et du réseau viaire à Paris au cours du premier XIX^e siècle », dans Karen BOWIE (éd.), *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris. 1801-1853*, Paris, Éditions Recherches, 2001, p. 193.

¹⁰ L'embellissement implique une pensée globale de l'espace urbain : il concerne tant l'agencement du bâti que la qualité de la voirie (pavage, écoulement des eaux, commodité de circulation) et les pratiques qui la régissent, telles que le nettoyage.

Saint-Michel (future place des Martyrs), le quartier Royal ou le Nouveau Marché aux Grains se caractérisent par la rigueur de leur composition et leur ordonnancement. Conçus suivant une scénographie urbaine extrêmement travaillée, ils intègrent des formules d'aménagement novatrices.

Par ailleurs, une nouvelle pratique de mobilité s'y développe, la promenade. Celle-ci est essentielle pour apprécier la qualité de l'agencement de ces espaces. La promenade urbaine est une circulation récréative, qui se caractérise par la prédominance du déplacement sur la destination. Elle se distingue à plusieurs titres de la circulation ordinaire :

	Circulation ordinaire	Circulation récréative
Nature	Contrainte	Agrément
Objectif	Atteindre une destination	Profiter de la promenade
Rythme	Rapidité	Lenteur
Aménagement	Efficacité des infrastructures	Qualité de l'espace public
Logique	Logique de flux	Logique des lieux

D'après Christophe LOIR, « Le partage de l'espace public dans l'histoire », Cahiers de l'observatoire de la mobilité de la région de Bruxelles Capitale, 5, 2016, p. 21.

Pour maximaliser la qualité de l'espace public, des dispositions réglementaires particulières (l'interdiction des cavaliers dans le Parc de Bruxelles par exemple) et des aménagements spécifiques y sont déployés. Parmi ces derniers, le trottoir et l'éclairage au gaz, qui connaîtront tous deux un important développement dans les années 1820 et seront appelés à se généraliser en ville.

3.1.2. Le trottoir

En quelques dizaines d'années, le trottoir devient un élément clé du système urbain néoclassique. Si cette partie de voirie, surélevée et disposée de manière latérale par rapport à la chaussée, est réservée aux piétons et leur garantit un confort de cheminement maximal, elle ne les contraint pas à quitter le centre de la chaussée, où tous les usagers peuvent circuler librement. Les fonctions du trottoir dans la ville néoclassique sont multiples¹¹ :

Le trottoir, élément multifonctionnel et indissociable du paysage néoclassique	
Fonction circulatoire	Ils permettent de sécuriser le déplacement des piétons, et d'améliorer l'efficacité du trafic des véhicules.
Fonction protectrice	Ils servent à protéger les façades des maisons du trafic, prolongeant le rôle des bornes chasse-roues qu'ils remplacent.
Fonction sanitaire	Ils protègent les passants de l'eau de ruissellement et des déjections sur la voie publique.
Fonction sociale	Le trottoir est un lieu de sociabilité, préfigurant l'entrée dans un bâtiment. Il matérialise la limite entre l'espace public et privé.
Fonction économique	Ils permettent le lèche-vitrine, innovation du XIX ^e siècle, et accueillent des terrasses de café.

¹¹ Cette typologie est due à Christophe LOIR, *Le patrimoine néoclassique, op. cit.*, p. 10.

Fonction esthétique	Ils soulignent les perspectives urbaines, contribuant à la lisibilité et l'homogénéité du paysage.
Fonction de support	Le trottoir est l'espace sur lequel sont installés les éléments du paysage urbain : candélabres, bornes, plantations, etc.
Fonction sémiotique	Il participe à la lisibilité du tissu urbain en indiquant, par sa morphologie, les itinéraires à suivre ou la hiérarchie modale.

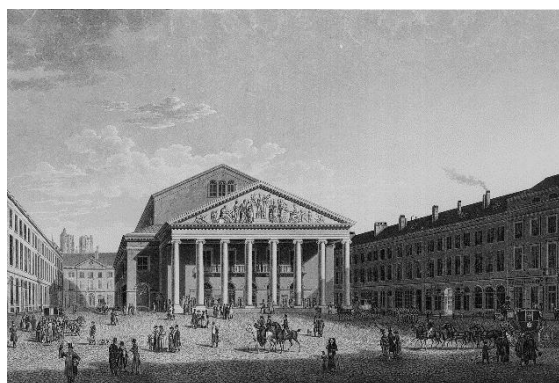
Figure 7 : les fonctions du trottoir dans la ville néoclassique

Les premiers trottoirs de Bruxelles sont aménagés dans le quartier Royal, selon des formules transitoires destinées à être normalisées dans les années 1840¹². Leur importance y est justifiée par le rôle de la promenade dans ce quartier, et par le caractère aristocratique des habitations qui bordent ses artères, dont les portes d'entrée donnent directement sur le front de rue.

Si ce dispositif est systématiquement intégré aux nouvelles opérations de lotissement (par exemple celle du Nouveau Marché aux Grains en 1787), il demeure relativement exceptionnel dans le paysage urbain jusque dans les années 1820, où son imposition est concomitante à celle du permis de bâtir. En janvier 1828, le nouveau règlement sur les bâtisses adopté par la régence de Bruxelles comprend un article précisant la morphologie des futurs trottoirs : il est précisé que ceux-ci doivent être réalisés « en pierres de taille bleues ou en briquettes jaunes sur champ, avec bordures en pierres bleues », et qu'il est strictement interdit de les encombrer par un quelconque objet qui pourrait y contrarier la circulation¹³.



Les premiers trottoirs bruxellois présentent une physionomie irrégulière et peu commode pour la circulation des piétons, qui n'est pas leur unique fonction. C'est notamment le cas dans les anciennes artères, à faible largeur (ici la rue du Marché aux Peaux, avant rénovation en 2019 - Photographie C. Loir).



Vue du théâtre Royal de la Monnaie, gravure de Gibèle, ca. 1850, (IRPA.)

L'espace public néoclassique est partagé entre les usagers. Celui-ci intègre de nombreux dispositifs modernes : un portique carrossable, des trottoirs le long des façades, délimités par des bornes, un éclairage de qualité au gaz, une galerie piétonne...

De manière générale, les nouveaux aménagements se développent dans des lieux particuliers du point de vue urbanistique : les abords des marchés et théâtres notamment, qui génèrent d'importants flux de circulation. C'est le cas du quartier de la Monnaie, dont l'aménagement sous la période hollandaise intègre non seulement des trottoirs, mais aussi un portique carrossable, une galerie

¹² Cf. *infra* et partie II.

¹³ A.V.B., Règlement sur les bâtisses adopté par la Régence de Bruxelles, 26 janvier 1828.

piétonne et le premier passage couvert de Bruxelles. C'est aussi dans ce quartier que sera introduit l'éclairage au gaz, une des principales innovations urbanistiques des années 1820¹⁴.

3.1.3. L'éclairage au gaz

La régence de Bruxelles témoigne de son intérêt pour l'éclairage au gaz à partir de 1818, en vendant à la société anglaise Meeus des bâtiments dans le quartier Saint-Roch, destinés à en abriter une usine de production¹⁵. Comme le note Simon Delattre, cette innovation technique « appartient pleinement au répertoire de la modernité citadine : [...] le réverbère doit éclairer la rue à l'échelle du piéton, et tracer sous ses pas un chemin sans discontinuités. »¹⁶. Indispensable aux sociabilités nocturnes et à la sécurité publique, son implantation témoigne néanmoins d'une logique très sélective : les quartiers bourgeois et aristocratiques sont les premiers à en bénéficier, tandis que les rues anciennes et populaires de la ville demeurent peu éclairées.

À Bruxelles tout comme à Paris¹⁷, le gaz est d'abord utilisé comme moyen d'éclairage des abords des théâtres. Le 24 août 1819, jour de l'anniversaire de Guillaume I^{er}, la place de la Monnaie est le terrain de la première illumination publique. Une cérémonie y est organisée autour d'un mât garni de brûleurs à gaz entourant le monogramme du roi. Dans le même temps, les premiers réverbères au gaz bruxellois y sont placés, marquant les contemporains par leur intensité.

Les principales artères commerçantes et les quartiers aristocratiques sont les premiers à bénéficier de leur multiplication. Dès le mois d'octobre 1819, le *Journal de la Belgique* explique que « la multiplication des tuyaux conducteurs de ce gaz en prépare l'emploi dans la plus grande partie de nos rues principales, à partir de la place Royale jusqu'à celle de la Monnaie par la Montagne de Cour, la rue de la Madeleine, les Marchés aux Herbes et aux Tripes et la rue des Fripiers »¹⁸. Quelques années plus tard, les boulevards extérieurs, jusqu'alors éclairés à l'huile bénéficient de nouveaux candélabres ; ainsi que les abords du Parc de Bruxelles, où onze réverbères sont montés sur des poteaux en bois¹⁹.

L'implantation des trottoirs et des réverbères au gaz, quoiqu'en entamée à partir des années 1820, demeure relativement lente. Cette situation va évoluer dans la seconde moitié des années 1830, inaugurant la phase de normalisation de la voirie néoclassique.

3.2. Normalisation (1836-1846)

Pour pallier la multiplication des formules transitoires et la lenteur d'implantation des dispositifs de la modernité, l'administration communale va peu à peu normaliser la physionomie « modèle » de la voirie néoclassique. L'intérêt porté à la codification du système de voirie peut s'expliquer à l'aune de plusieurs facteurs contextuels :

- **Le rôle du Conseil Central de Salubrité Publique** : entre 1836 et 1839, cet organisme destiné à promouvoir l'amélioration des conditions sanitaires en ville va publier une série de rapports

¹⁴ Christophe LOIR, *Bruxelles néoclassique. Mutation de l'espace urbain, 1775-1840*, CFC Éditions, 2017, p. 280.

¹⁵ Léon CLERBOIS, *Histoire de l'éclairage public à Bruxelles*, Bruxelles, 1910, p. 53.

¹⁶ Simon DELATTRE, *Les Douze heures noires. La nuit à Paris au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2000, pp. 86-89.

¹⁷ Le théâtre de l'Odéon, premier lieu à bénéficier de trottoirs à Paris, est également le premier à être éclairé au gaz, en 1820. *Ibid.*, p. 86.

¹⁸ *Journal de Belgique*, 15 octobre 1819, p. 1.

¹⁹ Léon CLERBOIS, *Histoire de l'éclairage public, op. cit.*, p. 67.

portant sur l'aménagement urbain. En mettant en évidence les carences de Bruxelles en matière d'éclairage, de pavage ou encore de numérotation des bâtiments, celui-ci entend promouvoir une vision systémique de l'espace public.

- **L'augmentation démographique** : Bruxelles connaît à partir des années 1820 une augmentation démographique sensible à l'intérieur du Pentagone, conséquence de l'attractivité économique de la ville dans le contexte de la révolution industrielle, et de l'affirmation de son statut de capitale. Cette augmentation va de pair avec la multiplication du nombre de véhicules dans les rues.
- **L'évolution des flux et des parcours en ville** : l'arrivée du chemin de fer, en 1835, bouleverse la circulation. Bruxelles se dote en mai 1840 de la gare des Bogards, située place Rouppe, tandis que la gare du Nord est mise en service en 1841. Constituant de véritables « portes de la ville », les stations de chemin de fer sont à l'origine du développement d'un nouvel axe de circulation nord-sud, qui traverse le centre ancien et dont le nœud central est la Grand Place.
- **L'adoption d'une politique d'embellissement à large échelle de Bruxelles** : la ville entend se doter d'un paysage à la hauteur de son statut de capitale d'un jeune État. La naissance de la Commission des Monuments en 1834 va conduire les autorités à rénover de nombreux monuments publics.

3.2.1. Le perfectionnement des dispositifs urbains modernes

Le processus de normalisation de la voirie va principalement toucher des formules et des dispositifs mis en place sous le régime hollandais, qui vont bénéficier d'un perfectionnement et d'une réflexion sur les conditions de leur généralisation dans l'espace public.

La qualité du pavage et le profil de voirie moderne

La rue néoclassique est généralement recouverte de pavés de porphyre, une roche particulièrement résistante et durable, posés à joints alternés. En ce sens, elle ne présente pas de modification essentielle avec la pratique du pavage héritée de l'Ancien Régime ; tout au plus va-t-elle le généraliser à l'ensemble des rues. La qualité du pavage est néanmoins une donnée essentielle pour les autorités bruxelloises, tant en termes de confort circulatorio que de salubrité publique :

« Une des principales causes de la saleté des ruelles, de l'insalubrité qui y règne, c'est le mauvais état du pavage. Plus les pavés sont petits, anguleux, irréguliers, plus leurs joints sont larges, et plus l'écoulement des eaux est difficile, et plus la boue est lente à disparaître. Souvent le mauvais état de la voie publique réagit sur l'intérieur des habitations ; la malpropreté engendre la malpropreté. »²⁰

La principale innovation de la ville néoclassique à cet égard est la généralisation du profil de voirie dit « moderne », caractérisé par une chaussée bombée dotée de part et d'autre de trottoirs, dont la largeur est fonction du gabarit des artères. Le profil bombé présente plusieurs avantages pour les autorités : il s'avère plus efficace pour gérer l'écoulement des eaux, et permet d'éviter les collisions entre véhicules, qui s'éloignent naturellement du centre de la chaussée²¹.

²⁰ Bulletin Communal de la Ville de Bruxelles (Désormais B.C.B.), 1850, II, pp. 258-259.

²¹ Sabine BARLES, André GUILLERME, « La rue parisienne au XIX^e siècle », *op. cit.*, pp. 17-19.



La chaussée est pavée et bombée pour faciliter l'écoulement de l'eau, et éviter la convergence des usagers vers son centre (ici rue du Lilas, dans le quartier du Grand Hospice).

Les trottoirs

Dans les années 1830, le trottoir est au centre de toutes les attentions. Quoique son imposition ait été actée dans le règlement sur les bâtisses de 1828, celui-ci ne se développe que lentement dans la ville, surtout dans le tissu ancien où son adaptation s'avère complexe. En 1838, le Conseil de Salubrité publique bruxellois dresse un profil critique de l'état des rues de la capitale :

« La voie publique semble faite à Bruxelles exclusivement pour les voitures ; les piétons ne peuvent y circuler qu'avec des précautions infinies et en quelque sorte par exception. Ici, les accotements ont à peine la largeur nécessaire pour y poser le pied, et il faut un vrai talent d'équilibriste pour s'y maintenir sans vaciller et tomber dans les rigoles qui les bordent d'ordinaire. Là, le trottoir ne peut admettre qu'une personne à la fois, de sorte que lorsque deux passants s'y rencontrent, il faut nécessairement que l'un ou l'autre en descende pour trouver ou donner passage. »²²

Le manque de largeur des trottoirs bruxellois est considéré comme critique, notamment dans la ville ancienne où il est par ailleurs loin d'être généralisé. L'auteur du rapport, Édouard Ducpétiaux, plaide pour une extension de leur largeur minimale à un mètre cinquante dans la majorité des rues, et souligne le manque d'homogénéité dont ils font preuve, notamment en termes de matériaux.

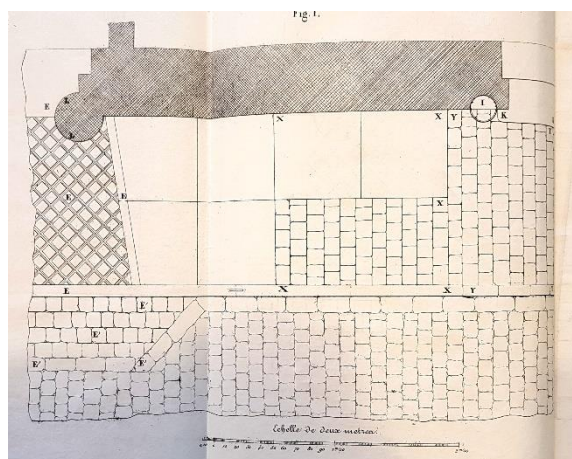
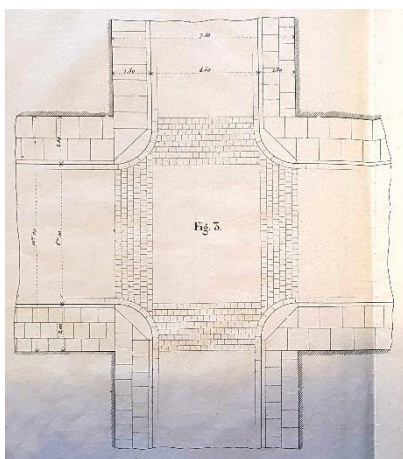


Figure 8 : projets de trottoirs du Conseil Central de Salubrité Publique

²² Édouard DUCPÉTIAUX, *Rapport sur l'éclairage de la voie publique, le mode de pavage, etc.*, Bruxelles, 1838, p. 115.

La question de la traversée de la rue figure également dans les réflexions du Conseil de Salubrité publique : celui-ci propose d'établir, à l'instar de Londres et Paris, « des sortes de passages en pavés taillés et reliés avec un soin particulier, qui établissent, de distance en distance et particulièrement au coin des rues, une communication entre les deux côtés de la voie publique. » Au moins deux de ces traverses seront construites dans le quartier Royal, devant le palais de la Nation et le passage de la Bibliothèque, l'actuelle rue Baron Horta²³.

Ces réflexions vont aboutir à la constitution, en 1846, d'un règlement bruxellois sur les trottoirs d'une grande précision, inaugurant « l'âge d'or »²⁴ du piéton dans l'espace public. Porté par l'échevin des travaux publics Auguste Blaes²⁵, celui-ci vise à répondre aux difficultés précédemment rencontrées par les autorités : le gabarit des trottoirs évolue d'une maison à une autre, leur exécution est tributaire des saisons, et leur largeur est considérée comme trop faible par l'opinion publique.

Pour les citoyens, la commodité des trottoirs est par ailleurs une question loin d'être anodine. En avril 1845, un propriétaire anonyme interpelle le conseil communal, au nom de l'injustice sociale que représente l'absence de trottoirs :

« Ne serait-il pas urgent que votre honorable assemblée demandât l'autorisation légale d'obliger les propriétaires de la ville que vous administrez de faire faire des trottoirs dans les principales rues de passage ? Ne serait-il pas temps que les masses qui ne peuvent faire usage de voitures soient au moins à l'abri de ce grand nombre de véhicules qui circulent aujourd'hui dans la ville. Les trotilons ordonnés primitivement à la largeur d'une porte de cave ou d'un grattoir, avec inégalité continuelle de hauteur semblent être faits pour s'y casser bras & jambes. »²⁶

Au même moment, le Conseil de Salubrité publique fait parvenir à la section des travaux publics bruxellois un *Rapport sur les trottoirs de Bruxelles*, dû à l'inspecteur voyer Charles Vanderstraeten²⁷. Critiquant l'inaction de la ville en la matière, celui-ci propose d'établir des véritables gabarits, adaptés à la morphologie de chaque rue.

La réaction du conseil communal ne tarde pas : en décembre 1845, il exhorte les citoyens à construire des trottoirs devant leur propriété, désormais considérés comme une « nécessité évidente pour tous », conciliant « l'intérêt général, d'accord avec l'intérêt particulier »²⁸.

En septembre 1846, le nouveau règlement vient définitivement codifier l'implantation des trottoirs, et veiller à leur généralisation.

En termes de matériaux, les nouvelles prescriptions bruxelloises donnent la priorité à l'établissement de trottoirs en dalles de pierre bleue bouchardées, considérées comme les plus confortables et disposant des meilleures qualités esthétiques. Épaisses d'au moins 7 cm, les dalles

²³ B.C.B., 1850, I, p. 107.

²⁴ Le piéton bénéficie alors des aménagements les plus qualitatifs, et d'un important réseau de promenade dans la ville. Christophe LOIR, « De l'espace partagé à la ségrégation modale », *op. cit.*, p. 22.

²⁵ Né en 1809 et décédé le 2 décembre 1855, Auguste Blaes est nommé docteur en droit de l'Université de Liège en 1830, mais n'exerce jamais au barreau. Il devient rédacteur en chef de *l'Observateur*, mais quitte son poste à la suite d'une querelle politique. Il entre en 1845 au conseil communal de Bruxelles, où il devient échevin des travaux publics. Il contribue largement au développement des trottoirs dans la ville et à la question de la distribution d'eau. Félix STAPPAERT, « Auguste Blaes », dans *Biographie Nationale*, II, Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, 1868, col. 448-450.

²⁶ A.V.B., T.P., II, 151, 1, Lettre anonyme au conseil communal, 20 avril 1845.

²⁷ Ingénieur de formation, Charles Vanderstraeten est nommé inspecteur des bâtisses dans les faubourgs de Bruxelles en 1837. En 1841, il devient inspecteur voyer et oeuvre dans un rayon de 3000 mètres à partir de l'hôtel de ville. Michel DE BEULE (dir.), *Bruxelles, histoire de planifier*, Bruxelles, Pierre Mardaga, 2017, p. 21.

²⁸ A.V.B., T.P., II, 151, 1, Lettre aux habitants de Bruxelles, 18 novembre 1845.

doivent présenter une largeur de 40 cm au minimum. Dans les rues en pente, les trottoirs peuvent être appareillés en pavés de Quenast ou d'Attre, de 14 à 16 cm et appareillés en quinconce. Les bordures doivent mesurer au minimum 15 cm au-dessus du niveau de la chaussée, et être longues d'au moins 1 mètre 20²⁹.

Par ailleurs, toutes les saillies sont strictement prohibées sur les trottoirs : les marches et seuils devront être supprimés, de même que toute borne ou boule, à l'origine dans les années 1830 d'accidents de circulation et altérant la régularité du trottoir³⁰.

L'éclairage public

Depuis le milieu des années 1820, l'éclairage au gaz se généralise dans la ville. Dans le quartier Royal, les formules transitoires mises en place sous la période hollandaise disparaissent au profit d'un aménagement plus qualitatif : les « vilains poteaux en bois qui produisent un si mauvais effet »³¹ autour du Parc sont remplacés en 1838 par des modèles en fonte.

La situation n'est pourtant pas encore optimale dans toute la ville : le Conseil de Salubrité Publique observe la même année que « le mode d'éclairage de la voie publique à Bruxelles laisse beaucoup à désirer. [...] Les vices de l'éclairage de la capitale peuvent s'apprécier par leurs résultats ; chacun de nous a pu s'apercevoir qu'à certaines époques, lorsque le ciel est couvert, les rues restent enveloppées dans l'obscurité la plus profonde »³².

Les solutions proposées sont doubles : d'une part améliorer les techniques d'extraction de gaz en place à Bruxelles, et d'autre part augmenter l'intensité de la lumière des réverbères en y adjoignant des réflecteurs. L'année suivante, une nouvelle adjudication publique pour l'éclairage de la ville a lieu, visant à en augmenter la qualité : les rues devront en bénéficier quel que soit le jour de l'année, ce qui jusqu'alors n'était pas une obligation les jours de pleine lune, et les réverbères sont appelés à se multiplier, à raison de 1300 unités sur cinq ans³³.



L'éclairage public néoclassique est essentiellement accroché aux façades des bâtiments. Les réverbères sont généralement d'une forme simple (rue du Peuplier).

Dans les artères plus importantes et sur les places, des candélabres en fonte sur pied sont installés.



A.V.B., N.P.P., E 20, 1861.

²⁹ A.V.B., T.P., II, 151, 1, Règlement sur les trottoirs, 1846.

³⁰ Sur la question de l'obsolescence de la borne au XIX^e siècle, cf. partie II sur le quartier Royal.

³¹ *L'indépendant*, 30 juin 1838, p. 2.

³² Édouard DUCPÉTIAUX, *Rapport sur l'éclairage de la voie publique, le mode de pavage, etc.*, Bruxelles, 1838, p. 112.

³³ Léon CLERBOIS, *Histoire de l'éclairage public à Bruxelles, op. cit.*, p. 70.

Si les réverbères accrochés aux façades sont d'une relative simplicité visuelle, les candélabres en fonte témoignent d'une recherche esthétique, et sont souvent conçus par des architectes majeurs. Ainsi, la place du Congrès bénéficie de réverbères dessinés par Jean-Pierre Cluysenaar, l'architecte des galeries Saint-Hubert. Ce dernier était élève de Tilman-François Suys, lui-même auteur des candélabres du quartier Royal.

3.2.2. Ville en réseaux et planification urbaine

L'adoption des règlements sur les dispositifs urbains et leur normalisation permettent d'en préciser la forme et de leur donner un cadre de développement théorique. En revanche, leur intégration concrète dans l'espace urbain soulève de nouveaux défis : la ville doit désormais être pensée à l'aune de réseaux (d'aménagements, de distribution, de circulation), dont l'implantation dépend de la pratique de la planification urbaine.

La notion de « pensée réticulaire » devient primordiale dans la ville en cours de modernisation : la voirie y est désormais considérée comme un « réseau d'utilité collective »³⁴. La généralisation du trottoir, des égouts, et de l'éclairage au gaz implique que la rue devienne un espace « lisse, propre et circulant »³⁵, où les flux doivent pouvoir s'écouler le plus rapidement possible et dans les meilleures conditions. La multiplication des gabarits et des règlements, qui concernent « tout ce qui intéresse la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et voies publiques ; ce qui comprend le nettoyage, l'illumination, l'enlèvement des encombrements, la démolition ou la réparation des bâtiments »³⁶, permet aux autorités de concevoir des démarches de transformation de l'espace urbain sur le long terme.

Dans ce contexte, la planification urbaine, soit la « conception et l'organisation d'un aménagement de l'espace, suivant un programme d'aménagement et un projet d'urbanisme »³⁷ prend une ampleur particulière. La démarche est utilisée de manière de plus en plus fréquente depuis la période hollandaise. En 1837, Charles Vanderstraeten, qui était à l'origine du rapport sur les trottoirs du Conseil de Salubrité publique, est chargé de planifier l'extension de Bruxelles, afin d'enrayer toute tentative d'urbanisation anarchique des abords de la ville. Au même moment, Tilman-François Suys élabore le tracé du quartier Léopold, qui intégrera les derniers standards en matière d'aménagement urbain.

3.2.3. La difficile adaptation à la ville ancienne

Si l'intégration des dispositifs de la modernité dans les extensions de la ville ou lors d'opérations de table rase urbanistique est relativement aisée, il n'en va pas de même dans la ville ancienne. Jusque dans les années 1840, les rues du tissu urbain hérité présentent dans le meilleur des cas des formes d'aménagement transitoires : partiellement bordées de bâti néoclassique, leurs lignes de trottoirs sont ponctuellement interrompues, certaines constructions sont dotées de perrons, les bornes et entrées de cave sont encore légion, le réseau d'égout se cantonne à certains axes majeurs et le pavage présente une qualité très inégale.

³⁴ Thierry D'HUART, « Victor Besme. Un "voyeur" aux multiples facettes », *op. cit.*, p. 15.

³⁵ Sabine BARLES, « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *Ethnologie française*, 153, 2015, p. 424.

³⁶ Philippe GODDING, « L'évolution de la législation en matière d'urbanisme », *op. cit.*, p. 20.

³⁷ Bernard GAUTHIEZ, « Planification spatiale » dans IDEM, *Espace urbain. Vocabulaire et méthodologie. Principes d'analyse scientifique*, Paris, Monum, 2003, p. 254.



Plan d'alignement du Marché aux Poulets et du Marché aux Herbes, 1841. (A.V.B., P.P., 1596).

Cet extrait du plan d'alignement des rues du Marché aux Poulets et du Marché aux Herbes illustre la physionomie transitoire de l'espace public au XIX^e siècle : la ligne de trottoir est partiellement interrompue, les lignes de façades saccadées.

Ces artères, qui constituent le cœur de la ville, sont pourtant sujettes à d'importants enjeux en matière de circulation et de salubrité publique. Le chemin de fer a redéfini les modalités de la circulation urbaine : celle-ci s'est accélérée, et privilégie l'axe nord-sud. Par ailleurs, dans le centre-ville, l'augmentation démographique a pour conséquence de densifier l'habitat. Des préoccupations de salubrité émergent, les autorités tentent par tous les moyens « d'aérer » le tissu urbain hérité.

Pour conformer ces espaces aux critères de la voirie moderne, l'administration bruxelloise met en œuvre une série d'outils, au rang desquels figure la rectification d'alignement³⁸. Fondée sur une loi française de 1807, celle-ci consiste à frapper d'une servitude d'alignement les propriétés d'une rue, pour en reculer la façade lorsqu'une demande de permis de bâtir ou de rénovation est introduite par les particuliers. Dans les années 1840, l'élargissement des rues anciennes apparaît comme une nécessité aux yeux des Bruxellois, qui critiquent la supposée inaction des pouvoirs publics en la matière :

« Bruxelles a aujourd'hui une circulation telle de piétons, de chevaux, de voitures publiques et d'équipages, qu'il est indispensable de rectifier au fur et à mesure des démolitions le plan, disons mieux, le labyrinthe (sic) de ses rues tracées au hasard par une digne génération d'échevins qui n'avaient prévu ni les chemins de fer, ni les omnibus. [...] Tout exige de la part des édiles de Bruxelles un système complètement nouveau de voirie. »³⁹

Cette situation va pousser les autorités de la ville à concevoir, en symbiose avec la Province de Brabant, un vaste plan général d'alignement des rues de Bruxelles (1840-1848). Le projet est ambitieux : pas moins de 400 rues sont frappées par le réalignement, les rectifications envisagées visent à augmenter la largeur de celles-ci de plusieurs mètres.

³⁸ Au sujet du réalignement, consulter Thomas SCHLESSER, « Le réalignement comme outil de modernisation de la voirie ancienne à Bruxelles, 1807-1881 », *Revue Belge de Philologie et d'Histoire*, à paraître, 2019.

³⁹ « L'édilité de Bruxelles », *L'Indépendant*, Bruxelles, 1^{er} juin 1840, pp. 1-3.

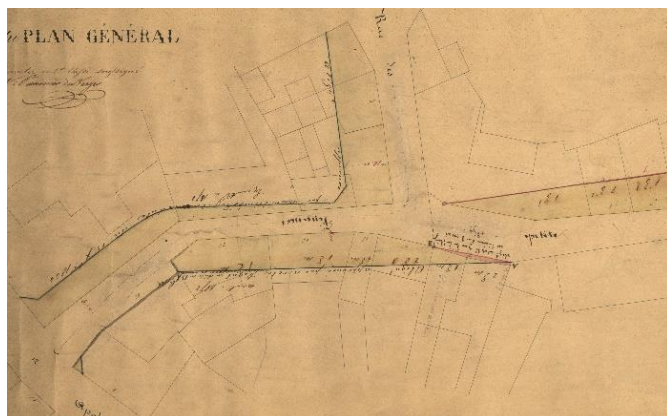


Figure 9 : plan d'alignement de la Montagne des Aveugles, 1843.

Cet extrait du plan d'alignement de la Montagne des Aveugles (1843) permet d'apprécier l'ampleur des rectifications envisagées par la ville : de larges pans des propriétés privées doivent être intégrés à la voie publique. Cette situation est vivement critiquée par les propriétaires privés. (A.V.B., P.P., 1645.)

La pratique du réalignement illustre néanmoins le décalage entre la ville idéale, pensée par ses élites, et sa difficile concrétisation sur le terrain. Soumises à l'inertie du parcellaire ancien et à une fervente opposition de la part des propriétaires, qui en dépit de compensations financières refusent de céder une partie de leur parcelle à l'espace collectif, les opérations de réalignement élaborées dans les années 1840 sont un échec. À la demande du bourgmestre Charles de Brouckère, un bilan en est dressé en 1848 : sur 404 plans, seuls 59 ont été définitivement validés par les autorités administratives, et à peine 50 ont reçu un début d'exécution. La sanction du bourgmestre est sévère : « nous avons tracé sur le papier une foule de lignes que, je l'espère bien, nous n'exécuterons jamais. »⁴⁰

Dans l'espace public, cette politique de modernisation au long cours a des conséquences sur la morphologie des artères en voie de transformation : un paysage particulier émerge, typique des mutations urbaines du XIX^e siècle.

Celui-ci est caractérisé par la présence de ruptures d'alignement, dégageant des pans de mur autrefois mitoyens, les héberges. L'espace dégagé par le réalignement a un caractère paradoxal dans la ville : destiné à être intégré à l'espace public, il en est bien souvent soustrait par l'intégration de dispositifs visant à en réduire l'accès, tels que des grilles ou des édicules de coin. Ceux-ci visent à prohiber certaines pratiques courantes dans l'espace public, comme le dépôt d'ordures.

Dans la ville en cours de modernisation, l'héberge cristallise le rejet des contemporains : ceux-ci y voient un recoin malsain, et un foyer d'insécurité dans les rues dont l'éclairage est déficient.

Les riverains des propriétés non alignées craignent par ailleurs d'être durablement placés en retrait du front de rue. En 1844, le propriétaire de la maison située au coin de la rue d'Assaut et de la Montagne aux Herbes Potagères s'oppose ainsi fermement au reculement de sa propriété :

« Avec cet alignement Messieurs vous allez voir construire un coin aux immondices. Il ose vous le dire Messieurs, ce coin existera à perpétuité car les propriétés de l'avocat Vancutsem et Detreper qui offrent des façades monumentales et toutes ornées en pierre ne seront au grand jamais démolies par le fait de ces propriétaires ni héritiers de sorte qu'en admettant le plan de votre commission au lieu d'embellir la rue vous ne ferez que l'enlaidir. »⁴¹



Figure 10 : rue Terre-Neuve

⁴⁰ B.C.B., 1849, II, p. 184.

⁴¹ A.V.B., T.P., 28 952, Rapport de l'inspecteur des bâtisses Moreau, 22 août 1844.

3.3. Systématisation (1846-1936)

Pour résoudre cette situation, les autorités communales adoptent à partir de la fin des années 1840 de nouveaux modes opératoires, qui vont contribuer à systématiser et étendre à toute la ville le modèle de voirie néoclassique.

3.3.1. Les acteurs de la systématisation : architectes et ingénieurs

L'intégration progressive des dispositifs modernes dans la voirie confère à sa gestion une certaine technicité, dont prend acte le conseil communal bruxellois en 1856. Celui-ci souhaite remanier la composition du bureau des travaux publics, et en confier la direction à un architecte engagé de manière permanente.

Le profil de l'architecte divise néanmoins : pour le conseiller Goffart, l'importance des travaux de voirie « s'accroît tous les jours et loin de les voir diminuer par la suite, ils devront encore s'augmenter du service des eaux » ; si bien que « les études des architectes n'ont pas été dirigées vers le but que nous cherchons à atteindre, et pour y arriver il nous faut un ingénieur constructeur et avant tout un homme pratique, parfaitement au courant de ces sortes de travaux »⁴². Dans une ville acquise à la pensée réticulaire, où se généralisent des gabarits aptes à accueillir réseaux de distribution, égouts et bientôt voies de tramway, la figure de l'ingénieur monte en puissance.

La solution finalement retenue par le conseil communal fait figure de compromis : un architecte et un ingénieur sont engagés, et rétribués de manière similaire.

Si l'aspect technique des travaux de voirie à Bruxelles incombe à l'ingénieur communal, son apparence et sa conception se sont plutôt historiquement avérées être le fait d'architectes développant des compétences en matière d'urbanisme⁴³. Il arrive que des dynasties se constituent parmi ceux-ci, par exemple la famille Suys ou Vanderstraeten. Au rang des principaux spécialistes du réseau viaire néoclassique bruxellois, on retrouve ainsi :

- Tilman-François **Suys** (1783-1861), à l'origine du parachèvement de la voirie du quartier Royal et du plan du quartier Léopold, et son fils Léon-Pierre (1823-1887), qui œuvre à l'élaboration des boulevards du centre et au voûtement de la Senne.
- Charles **Vanderstraeten** père (1771-1834), qui aménage une partie des boulevards de ceinture autour du Pentagone, tandis que son fils Eugène-Charles est l'auteur du plan d'extension des faubourgs de Bruxelles, non réalisé.
- Jean-Pierre **Cluysenaar** (1811-1880), architecte des galeries Saint-Hubert et de la place du Congrès.
- Victor **Besme** (1834-1904), que la charge d'inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles conduit à élaborer d'importants les axes structurants de l'agglomération bruxelloise.

⁴² B.C.B., 1856, II, p. 563.

⁴³ Thierry D'HUART, « Victor Besme. Un "voyer" aux multiples facettes », *Bruxelles Patrimoines*, 21, 2016, p. 8.

3.3.2. Les espaces de la systématisation

L'urbanisation des faubourgs

L'urbanisation néoclassique des faubourgs de Bruxelles, dont les premières phases remontent aux années 1840, a laissé un important patrimoine bâti et viaire. L'extension de la voirie bruxelloise vers les campagnes avoisinantes répond à trois thématiques qui structurent le débat sur l'aménagement urbain durant une grande partie du XIX^e siècle : l'établissement d'une agglomération bruxelloise, dont les frontières sont appelées à s'étendre, la création de communications et d'un tissu urbain efficace pour gérer les flux circulatoires, et la question de l'assainissement, par la mise en place de dispositifs appropriés de gestion des eaux et des déchets⁴⁴.

La planification et la mise en œuvre d'un réseau de voies dans ces espaces représentent un défi pour les communes concernées, qui doivent rapidement mettre en place des services aptes à gérer le pavage et le nivellement des nouvelles rues, ainsi que l'implantation de trottoirs, d'égouts ou encore de plantations. Ces dernières sont un élément novateur dans les rues résultant de l'extension urbaine : les artères du centre-ville historique sont essentiellement minérales, les plantations à l'intérieur du Pentagone se concentrant sur les boulevards et dans les parcs.

Les typologies en place dans le centre-ville évoluent au cours des campagnes d'extension urbaine⁴⁵ :

- **Les places**, qui jouent un rôle essentiel dans le maillage urbanistique hérité, perdent leur caractère structurant, désormais assuré par les rues et leur composition.
- **Les rues nouvelles** correspondent en tous points aux critères de la voirie néoclassique : larges, rectilignes, elles sont dotées de trottoirs confortables et d'un revêtement de qualité.
- **Les rues anciennes**, moins nombreuses, conservent une physionomie irrégulière, mais font l'objet de campagnes d'élargissement.

La systématisation dans la ville ancienne

Dans le centre-ville, l'échec des ambitieuses rectifications d'alignement adoptées dans les années 1840 conduit les autorités, sous l'impulsion d'Auguste Blaes, à adopter un nouveau mode opératoire plus pragmatique. Les plans d'alignement, qui définissaient jusqu'ici un état théorique du réseau viaire, désirable à long terme, deviennent des outils de gestion quasi-quotidienne de l'espace public. Les transformations apportées aux propriétés y sont consignées, ainsi que des indications succinctes sur leur état d'entretien. L'objectif est d'accélérer le rythme de la rénovation urbaine, pour favoriser l'adoption des trottoirs et égouts dans les artères anciennes.

Face à l'augmentation de la circulation dans la seconde moitié des années 1850, de nouvelles solutions sont explorées par l'administration communale. Des innovations réglementaires sont ainsi mises en place, par exemple l'établissement en 1862 de la première voie à sens unique de la capitale dans la rue de la Bergère (aujourd'hui disparue), à peine large de quatre mètres :

« Il a paru que, pour prévenir la rencontre de deux voitures, il conviendrait qu'une des extrémités de la rue de la Bergère servit d'entrée et l'autre de sortie, ce qui serait indiqué par un

⁴⁴ *Ibid.*, pp. 9-10.

⁴⁵ Christophe LOIR, *Le patrimoine néoclassique*, op. cit., pp. 22-23.

écriteau placé à chaque issue, ainsi que cela se pratique dans d'autres villes du royaume, à Londres et à Paris. »⁴⁶

Enfin, des formules urbanistiques bien plus invasives sont mises en place. En 1858, le ministre de l'Intérieur Charles Rogier dévoile une loi réformant le régime de l'expropriation, dont la principale mesure est de permettre aux autorités d'exproprier une parcelle dans son intégralité, pour peu que cela serve des intérêts de salubrité publique : « il est d'intérêt public que le droit d'expropriation, pour certains travaux d'utilité communale, soit étendu à des immeubles situés en dehors des alignements de la voie publique. »⁴⁷

Néanmoins, l'application plutôt restrictive de cette dernière n'a pas permis aux autorités de mener de vastes campagnes de rénovation urbaine. Cette situation évolue en 1867, lors de la promulgation d'une nouvelle loi, permettant de recourir à la pratique de l'expropriation par zones⁴⁸, qui connaîtra un avenir certain à Bruxelles. Dans ces conditions, la percée urbaine connaît un spectaculaire développement, et donnera naissance à de nouveaux espaces, au rang desquels les boulevards centraux bruxellois.

3.3.3. L'évolution du système de voirie néoclassique

L'augmentation du nombre de véhicules en circulation et l'accroissement de la tension entre fonction récréative et fonction utilitaire conduit les autorités publiques à pratiquer dans les projets d'aménagement la ségrégation modale, puis fonctionnelle des usagers. La première consiste à créer des couloirs de circulation sur la voie publique attribués à chaque mode de déplacement ; la seconde à leur attribuer un régime de circulation dans l'espace.

Le développement de l'espace ségrégué constitue la première mutation d'ampleur de la voirie néoclassique, dont le partage de l'espace est une donnée essentielle. Quoique ce système ait déjà été appliqué lors de l'aménagement de certains axes de promenade au début du XIX^e siècle, notamment les boulevards de ceinture du Pentagone, jouant sur la division de l'espace en allées et contre-allées matérialisées par des alignements d'arbres, celui-ci gagne en importance dans la seconde moitié du XIX^e siècle, avec la multiplication des lieux de promenade dans la ville, qui vont constituer un « maillage vert »⁴⁹. Dans les années 1860, la création de l'avenue Louise et du bois de la Cambre va constituer l'apogée de ce système : la première comporte des procédés de séparation des couloirs de circulation variés (alignements de plantations, bornes, bordures), des matériaux de revêtement différenciés en fonction des usages, et chaque bande a une largeur spécifique. Dans le bois, un réseau complexe d'avenues destinées aux attelages et aux piétons, d'allées pour cavaliers et de sentiers pédestres est mis en place.

La difficile adaptation de l'espace ségrégué aux nouveaux modes de transport

Les espaces correspondant aux nouvelles formules de ségrégation modale et fonctionnelle se heurtent rapidement à un écueil : l'évolution des pratiques de mobilité. L'apparition successive du

⁴⁶ B.C.B., 1862, II, p. 41.

⁴⁷ *Annales parlementaires de Belgique*, Bruxelles, 1858, p. 1026.

⁴⁸ Yvon LEBLICQ, « De l'expropriation pour cause d'utilité publique à l'expropriation par zones en Belgique et en France au XIX^e siècle », dans *L'expropriation, 2 : Moyen âge et temps modernes*, Bruxelles, De Boeck Université, 1999, p. 156.

⁴⁹ Christophe LOIR, *Le patrimoine néoclassique, op. cit.*, p. 21.

tramway en 1869, puis de la bicyclette dans le dernier quart du XIX^e siècle, nécessiterait, en prolongeant la logique d'aménagement initiale de ces artères, de créer de nouvelles bandes de circulation. Néanmoins, cette configuration spatiale « présente une certaine rigidité qui complique l'adaptation à l'évolution des pratiques de mobilité. Toute modification de ces pratiques peut altérer l'efficacité de la voirie, et nécessiter l'aménagement de nouveaux couloirs de circulation, non sans que cela pose des problèmes pratiques, l'espace viaire n'étant pas extensible. »⁵⁰



Figure 11 : cartes postales "Bruxelles dans l'avenir"

La multiplication des modes de transport crée progressivement un conflit d'usage dans l'espace public, dont rendent compte ces cartes postales... quelque peu anticipatrices. (A.V.B., F.I., W-09585 et W-09586.)

La généralisation du tramway dans la ville, d'abord comme moyen de prolonger la promenade en créant un défilement « scénique »⁵¹ du paysage, puis permettant de relier des quartiers devenus trop éloignés du centre-ville pour le rejoindre à la marche, va profondément bouleverser certains paysages néoclassiques. L'intégration des rails et des aubettes à l'échelle de la rue et la constitution du réseau à l'échelle de la ville vont constituer les premières mutations d'ampleur que celui-ci connaîtra au XX^e siècle.

3.4. Conclusion

Il ressort de cet aperçu historique de l'évolution de la voirie néoclassique que les pratiques de mobilité (moyens de transport, types de déplacement, intensité des flux) sont une donnée essentielle de la constitution des paysages urbains : tandis que la pratique de la promenade a contribué à augmenter la qualité du cheminement piéton dans les rues bruxelloises et à développer des dispositifs modernes tels que le trottoir, l'arrivée du chemin de fer et l'augmentation du nombre de véhicules en circulation a conduit à la normalisation et à la généralisation de ces derniers, à l'échelle de la ville.

La voirie qui se met en place à l'époque néoclassique doit être perçue de manière systémique, et non au prisme du fonctionnalisme du XX^e siècle. Ses composantes assurent une multiplicité de fonctions dans l'organigramme urbain : l'éclairage public, outre son aspect ornemental, contribue tant à la sécurité des passants qu'à la mise en valeur d'édifices, et à la lisibilité des parcours en ville. Il en va

⁵⁰ Christophe LOIR, « De l'espace partagé à la ségrégation modale », *op. cit.*, p. 22.

⁵¹ Wilfried KRINGS, « Perception et aménagement du centre historique des villes. Contributions belges, 1870-1914 », dans CRÉDIT COMMUNAL DE BELGIQUE (éd.), *Villes en mutation XIX^e-XX^e siècles. 10^e Colloque International, Spa, 2-5 sept. 1980. Actes*, Bruxelles, Crédit communal de Belgique, 1982, p. 403.

de même avec le trottoir qui, bien plus que de permettre une circulation piétonne commode, contribue à organiser et renforcer la cohérence de l'espace public, partagé entre tous ses usagers.

Ce système de voirie s'est développé en plusieurs temps : à la phase d'expérimentation, caractérisée par le débat autour de dispositifs progressivement obsolètes (les bornes chasse-roues) et l'invention de nouvelles formules d'aménagement, succède une normalisation, assurée à l'aide de règlements et promue par de multiples acteurs. La généralisation de ces formules dans la ville s'est avérée être un processus complexe : dans les faubourgs, la tâche nécessite d'importantes capacités organisationnelles de la part de communes essentiellement rurales, tandis que la ville ancienne subit une certaine inertie, et évolue au gré de touches successives.

La systématisation du profil de voirie néoclassique et de ses composantes demeure néanmoins toujours sensible au contexte et aux particularités des espaces concernés. Tous les projets d'aménagement du XIX^e siècle témoignent d'une vision sensible :

- **À une échelle « micro » urbanistique** : les dispositifs sont intégrés finement à la voie publique et en lien avec le bâti qui les entoure.
- **À une échelle locale** : la spécificité de la rue ou de la place, ses usages et son public.
- **À une échelle « macro », celle de la ville**, de ses flux circulatoires et de son organisation spatiale.

Cette remarquable qualité d'ensemble du paysage urbain néoclassique s'est progressivement atténuée au fil des modifications dues au fonctionnalisme du XX^e siècle, et au règne du « tout à l'automobile ». Plusieurs ensembles urbains bruxellois ont pourtant préservé un important patrimoine viaire, auquel est consacré la prochaine partie du présent rapport.





Le quartier Royal et le quartier du Grand Hospice, analyse de deux espaces néoclassiques

Cette seconde partie est consacrée à l'analyse historique et paysagère de la voirie de deux ensembles néoclassiques de premier ordre à Bruxelles, le quartier Royal et le quartier du Grand Hospice. Tous deux ont conservé un remarquable patrimoine viaire et urbanistique, dont la lisibilité est néanmoins partiellement altérée par un aménagement ou des pratiques de mobilité peu adaptées aux critères du paysage urbain néoclassique.

1. Le quartier Royal

L'ensemble néoclassique le plus important de Bruxelles, tant en termes de superficie que de composantes patrimoniales, est son quartier Royal. Édifié à partir de 1774 sur les hauteurs de la ville, il s'étend sur quarante hectares – un dixième de la surface du Pentagone –, et initie un renouvellement complet de la morphologie des artères bruxelloises. À l'origine d'une « reconfiguration spatiale des fonctions dans la ville »⁵², il est concomitant du développement d'une pratique de mobilité novatrice, la promenade. Objet d'un vaste programme d'embellissement initié en 1846 et achevé en 1853, il témoigne de nos jours de la richesse du système urbain néoclassique, dont il a conservé de nombreux traits : profil de voirie moderne, trottoirs composés des meilleurs matériaux, revêtements en pierre naturelle, mobilier urbain historique homogène à l'échelle du quartier.

Le quartier Royal s'articule autour de deux grands ensembles, la place Royale et le Parc de Bruxelles. Tous deux présentent un patrimoine bâti et urbanistique exceptionnel des XVIII^e et XIX^e siècles, et font preuve d'un aménagement d'une remarquable cohérence.



Figure 12 : vue aérienne du quartier Royal (Urban.Brussels - Centre de documentation).

⁵² Christophe LOIR, « Le patrimoine néoclassique à Bruxelles », *Bruxelles Patrimoines*, 6, 2013, p. 104. Il faut observer que le patrimoine bâti classé du quartier Royal date de la fin du XVIII^e siècle, mais que son exceptionnel système viaire remonte aux années 1840.

1.1. La naissance de la voirie moderne au quartier Royal

La genèse du quartier Royal remonte à l'incendie ayant ravagé en 1731 le Palais du Coudenberg, siège de la Cour de Bruxelles. Pendant plus de quarante ans, en dépit de plusieurs projets présentés au gouvernement, le site demeure un champ de ruines. L'implantation d'une statue de bronze du gouverneur Charles de Lorraine en 1774 au centre de l'ancienne place des Bailles, qui faisait face au palais, va décider les autorités à remanier cet espace, et à y créer une place publique sur le modèle des places Royales françaises, dont l'agencement spatial et la mise en scène contribuent à célébrer le pouvoir central⁵³.

La décision de réaliser une nouvelle place incite plusieurs architectes à proposer des projets, dont Barnabé Guymard (1734-1805), architecte d'origine française qui œuvre à partir des années 1760 à Bruxelles. En novembre 1774, plusieurs propositions sont envoyées pour consultation à Paris, où s'impose finalement l'architecte Jean-Benoît-Vincent Barré (1732-1824). La démarche d'embellissement initiée avec l'aménagement de la future place Royale incite cependant rapidement les autorités à étendre le projet aux anciens jardins du Coudenberg. Bénéficiant de l'appui du prince de Starhemberg, ministre plénipotentiaire de Marie-Thérèse, la proposition est adoptée l'année suivante. Un vaste quartier moderne complétant la place Royale voit ainsi peu à peu le jour sur les hauteurs de la ville, dont les travaux sont confiés à Guymard⁵⁴.

1.1.1. Un lieu d'innovations

Le quartier Royal devient un haut lieu d'innovation à Bruxelles à la fin du XVIII^e siècle. Un de ses principaux apports est l'introduction dans l'espace public de typologies modernes, alors en vogue en France et en Angleterre. L'articulation et la mise en concordance de la place et du parc sont des caractéristiques essentielles du projet, reflétées par l'aménagement de la voirie du quartier.



Figure 13 : la place Royale, gravure de Lorent, 1778, (IRPA).

⁵³ Arlette SMOLAR-MEYNART, André VANRIE, *Le quartier Royal*, Bruxelles, CFC Éditions, 1998, pp. 160-165.

⁵⁴ Xavier DUQUENNE, *Le parc de Bruxelles*, Bruxelles, CFC Éditions, 1993, pp. 31-32.

La place Royale de Bruxelles relève d'une typologie spatiale fréquente en France, qui se diffuse internationalement dès la fin des années 1770⁵⁵. Son caractère monumental et son ordonnancement servent à magnifier le pouvoir de l'autorité publique, dans le cas bruxellois celui du gouverneur général Charles de Lorraine, dont une statue était originellement disposée au centre de la place. La place est organisée selon un plan rigoureusement géométrique : longue de 113 mètres et large de 77 mètres, elle comporte huit hôtels particuliers, au centre desquels est établie l'église Saint-Jacques sur Coudenberg, au vocabulaire architectural antique.

À l'origine, la place Royale entretient un contraste avec les rues avoisinantes, essentiellement médiévales et bordées de façades à pignon. Celui-ci est renforcé par la présence de portiques latéraux délimitant les accès de la place. L'espace y est néanmoins ouvert vers le centre-ville et le Parc, dégagant des perspectives urbaines et des points de vue panoramiques, une scénographie urbaine novatrice à la fin du XVIII^e siècle.

Le parcours le plus important depuis la place Royale est celui qui oriente le passant vers le **Parc de Bruxelles** et ses abords.

Pour les contemporains de son aménagement, la typologie du Parc est d'une étonnante modernité : les anciens jardins du Coudenberg sont réaménagés en un vaste espace vert ouvert à la population, en pleine ville. Le recours à un règlement spécifique pour réguler l'usage du Parc lui confère un statut particulier : c'est le premier espace bruxellois totalement réservé aux piétons, qui sont assurés de pouvoir y pratiquer dans les meilleures conditions une pratique novatrice, la promenade. Celle-ci se distingue de la circulation ordinaire, qui prévaut dans le reste de la ville, par l'importance qu'elle accorde à la qualité du déplacement. Pour le promeneur, ce n'est pas tant la destination qui prime que le soin apporté à l'environnement dans lequel il évolue.

L'aménagement des **quatre artères entourant le Parc** permet au promeneur de prolonger son parcours. Grandes, régulières et particulièrement adaptées à la circulation des attelages, celles-ci comportent de considérables innovations en matière de voirie, qui en font les rues les plus modernes de Bruxelles.

1.1.2. Innovations en matière de voirie

En matière de voirie, le quartier Royal opère la synthèse des dernières innovations et formules internationales, notamment d'inspiration anglaise (par exemple issues de l'aménagement des squares londoniens). Il bénéficie d'un éclairage particulièrement soigné, ainsi que des premiers trottoirs de Bruxelles, pour l'implantation desquels il constitue un terrain d'expérimentation.

1.1.2.1. L'apparition du trottoir au quartier Royal

L'apparition du trottoir à Bruxelles remonte à l'année 1776 et aux premiers projets de la place Royale, réalisés par Jean-Vincent Barré. Dans un premier temps, l'architecte envisage de disposer des bornes chasse-roues adossées aux bâtiments, afin de protéger ceux-ci de la circulation des attelages. Peu à peu, Barré éloigne ces bornes jusqu'à dégager un espace à la physionomie hybride devant les façades de la place : reliées par des chaînes, les bornes délimitent un espace protégé, et semblent en restreindre l'accès. Il est difficile de décrire précisément la physionomie de ces trottoirs primitifs :

⁵⁵ Par exemple à Copenhague, au palais Amalienborg.

tout au plus les gravures de la fin du XVIII^e siècle indiquent-elles que cette zone n'est pas surélevée. Sur certaines d'entre elles, le revêtement de sol de ces « trottoirs » est différencié, mais les représentations à ce sujet divergent, et il n'existe pas de source d'archive permettant d'attester cette configuration.

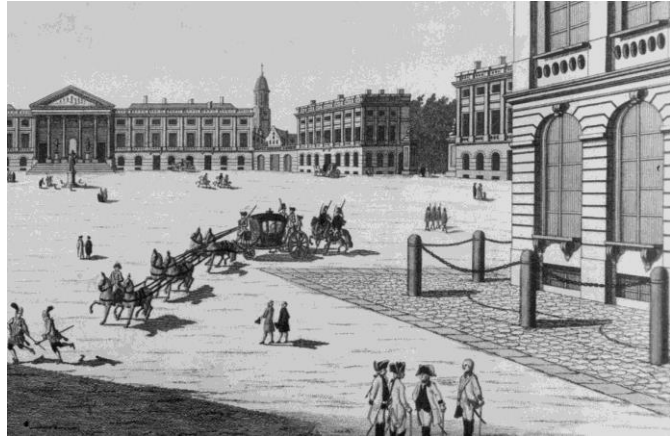


Figure 14 : la place Royale, aménagement d'origine. (Gravure de Probst, ca. 1780, IRPA.)

Il ne faut néanmoins pas attendre longtemps pour voir apparaître les premiers véritables trottoirs surélevés de Bruxelles. Ceux-ci sont édifiés quelques mois plus tard, lors de l'opération d'aménagement du quartier du Parc, sous la responsabilité de Barnabé Guymard. Un espace de près de deux mètres de large est aménagé devant les hôtels particuliers, toujours délimité par des bornes reliées par des chaînes. La principale différence est la création d'un promontoire surélevé de 21,5 centimètres, constitué de dalles de pierre bleue. Cet aménagement incombe aux propriétaires, et est stipulé dans les conditions de vente des parcelles :

« [Le propriétaire] sera au surplus tenu de faire à ses frais devant sa maison et sur toute la longueur de son terrain, un pavement en maçonnerie de pierres bleues de deux pieds de France carrées de superficie : ce pavement aura six pieds de France de largeur, depuis le socle de la maison jusque et compris la bordure en maçonnerie, qui joindra le pavement de la rue : ce revêtement qui servira de trottoir, devra être élevé de huit pouces de France en sus du pavement de la rue, et sera formé sur un niveau qui sera prescrit aux acquéreurs ; il n'aura qu'autant de pente qu'il en faudra pour l'écoulement des eaux. »⁵⁶

Cette formule développée à la fin du XVIII^e siècle va perdurer durant toute la période hollandaise, et durant les premières années du jeune État belge.

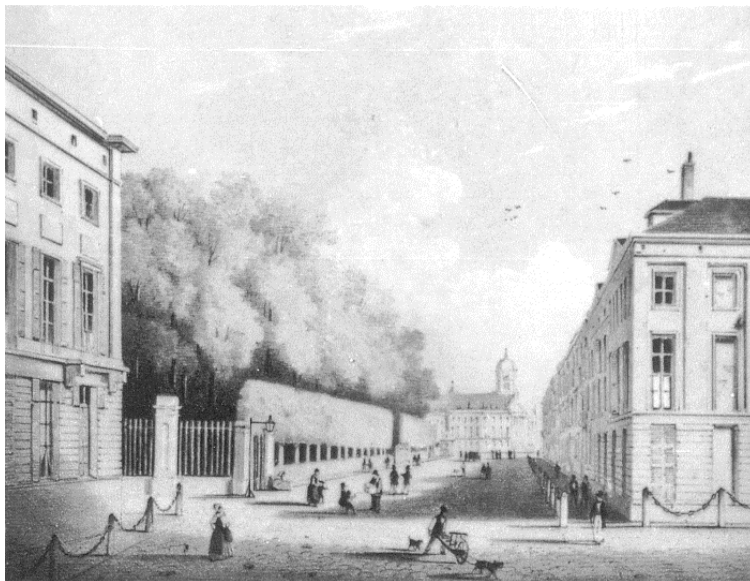


Figure 15 : la rue Royale, gravure de Gratry, ca. 1825, (IRPA).

Cette gravure illustre la modernité de la voirie du quartier Royal dans les premières années du XIX^e siècle : les larges artères rectilignes sont dotées de trottoirs, séparés de la chaussée par des bornes reliées par des chaînes. Le Parc de Bruxelles n'est pas encore doté d'une grille. À l'angle de celui-ci, un réverbère au gaz sur pied vient d'être édifié.

La circulation des passants est libre dans cet espace public partagé : le trottoir permet une déambulation commode, mais il n'est pas nécessaire de l'emprunter.

⁵⁶ A.V.B., T.P., 1346, Extrait des conditions de vente des terrains de la rue Royale, 1777.

1.1.2.2. Un régime d'éclairage particulier

Dès sa conception, le caractère aristocratique et la physionomie moderne du quartier Royal le placent sous un régime de faveur en matière d'éclairage. Sous l'impulsion de Marie-Thérèse, c'est au sein de ses artères que seront installés les premiers réverbères à réflecteur, remplaçant les lanternes à chandelles jusqu'alors utilisées en ville. L'avantage de ce nouveau procédé est de démultiplier l'intensité de la lumière, et ce faisant d'augmenter le confort de la circulation vespérale⁵⁷.

Un changement plus important encore advient quelques années plus tard. Dans le contexte du développement de l'éclairage au gaz, dont la première illumination publique a eu lieu en 1819 sur la place de la Monnaie, la place Royale et les abords du Parc sont parmi les premiers espaces à être dotés de réverbères utilisant ce combustible. En 1825, onze candélabres sont ainsi édifiés dans le quartier, à proximité des entrées du Parc et aux principales intersections des rues environnantes. On les retrouve « au pilastre de l'hôtel de Galles, en face de la Montagne du Parc, en face du passage de la bibliothèque, à un coin d'aubette des pompiers, à la grille du petit Parc, à l'aubette en face de l'hôtel d'Assche, au pilastre en face de l'hôtel de Treyseignies, en face de l'hôtel du prince d'Arenberg, au pilastre faisant le coin des rues Ducale et de la Loi, en face du palais des États Généraux, à la façade de ce palais. »⁵⁸

1.1.3. Le difficile maintien de la cohérence du quartier Royal

Les formules d'aménagement mises en place dans le quartier Royal se révèlent pourtant encore expérimentales, et sujettes à des hésitations. Dans les premières années du XIX^e siècle, plusieurs dossiers témoignent des difficultés que rencontre la ville à maintenir l'homogénéité des dispositifs urbanistiques du quartier.

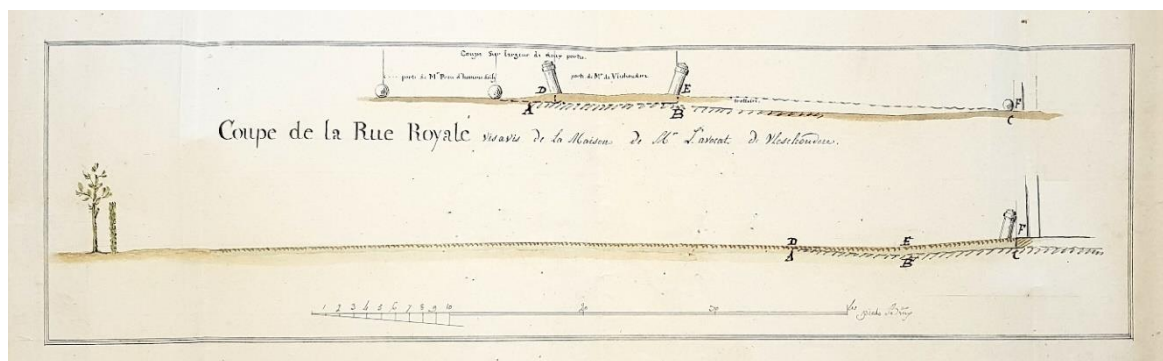


Figure 16 : coupe de la rue Royale et projet de modification d'un trottoir, 1806. (A.V.B., T.P., 1346.)

Parmi ceux-ci, en décembre 1806, un des propriétaires de la rue Royale écrit au maire de Bruxelles. Estimant que le trottoir longeant son hôtel est « très affaissé »⁵⁹, il demande l'autorisation de lui apporter des modifications. Le dossier est rapidement transmis au directeur des travaux publics de la ville, Barthélémy Vanderkerchove. L'inspection menée par ce dernier révèle le véritable motif de la demande : le propriétaire est en train de modifier l'intérieur de sa propriété, en transformant sa

⁵⁷ Christophe LOIR, *Bruxelles néoclassique*, op. cit., pp. 233-234.

⁵⁸ Léon CLERBOIS, *Histoire de l'éclairage public à Bruxelles*, op. cit., p. 68.

⁵⁹ A.V.B., T.P., 1346, Lettre de de Vleeshouder au maire de Bruxelles, 29 décembre 1806.

porte cochère en une entrée piétonne précédée d'une marche empiétant sur l'espace public. Pour combler cette différence de niveau, celui-ci souhaite relever le niveau du trottoir adjacent.

Cette démarche, portant atteinte à la régularité de l'aménagement de la rue Royale, fait l'objet de vives critiques de la part de l'administration. Le constat du directeur des travaux publics est sans appel : « en rehaussant son entrée tel qu'il est figuré sur le plan, [le propriétaire] portera certainement atteinte, tant au trottoir qui devra monter en pente, qu'à la partie vis-à-vis de l'entrée ». Celui-ci reconnaît néanmoins une dégradation généralisée des trottoirs dans le quartier : « plusieurs trottoirs, et notamment celui du pétitionnaire, se trouvent affaissés et [on] pourrait lui permette de le rétablir dans son état primitif »⁶⁰.

Le 29 janvier, le maire décide, sous peine de sanctions, d'imposer la reconstruction à l'identique du trottoir, afin de ne pas en altérer la régularité, ni perturber la circulation des piétons sur celui-ci⁶¹. Le dossier illustre l'importance de la qualité des aménagements du quartier Royal aux yeux des autorités publiques : conçu pour la pratique de la promenade, celui-ci doit offrir une infrastructure parfaitement adéquate pour le public, et non se plier aux intérêts privés. La problématique de l'affaissement des trottoirs et leur irrégularité illustre néanmoins le caractère novateur et encore expérimental de ce dispositif urbain.

1.1.4. L'évolution du quartier Royal dans les années 1830

Bruxelles fait face à de nombreux défis dans les premières années d'existence de la Belgique : la ville connaît depuis les années 1820 un accroissement démographique notable, et entre 1815 et 1835 le nombre de véhicules en circulation a été multiplié par quinze⁶². Par ailleurs, de nombreux projets de rénovation urbaine sont mis en œuvre, favorisés par la volonté de renforcer le prestige de la ville, désormais capitale d'un jeune État.

Ainsi, les flux circulatoires ont été redéfinis dans le quartier Royal : suite à la percée de la rue de la Régence à travers l'ancien Passage des Colonnes qui fermait la place Royale et l'extension de la rue Royale sur une distance de plus de deux kilomètres vers les faubourgs en voie d'urbanisation, celui-ci est devenu un important axe de circulation à l'échelle de la ville. Au tracé de l'ancienne Steenweg, dont le flux est-ouest structurait les traversées de Bruxelles, s'ajoute un nouvel axe nord-sud, préfigurant le tracé Royal.

En termes de voirie, l'aménagement du quartier n'a pourtant pas évolué. Les gravures des années 1830 représentant la place Royale témoignent d'un certain *statu quo* : tout au plus certains des hôtels sont-ils dotés de trottoirs analogues à ceux de la rue Royale, tandis que d'autres ont préservé le dispositif de bornes en retrait de la façade préconisé par Barré.



Figure 17 : la place Royale vers 1830, (A.V.B., F.I., D-2014.)

⁶⁰ A.V.B., T.P., 1346, Rapport de Vanderkerckhove au maire, 24 janvier 1807.

⁶¹ A.V.B., T.P., 1346, Arrêté du Comte de Merode, 29 janvier 1807.

⁶² Virginie JOURDAIN, Christophe LOIR, « Le régime de mobilité et les modalités d'usages de l'espace public sur les boulevards centraux à la fin du 19^e siècle », *Observatoire du centre-ville de Bruxelles*, 2016, p. 135.

La situation est analogue autour du Parc : les réverbères se sont multipliés le long de la rue Royale, montés sur des poteaux, ou accrochés aux façades. Le trottoir fortement surélevé et doté de bornes longe toujours le côté bâti de la rue, mais le Parc est n'en est pas encore doté. Les aquarelles contemporaines de cette période mettent en avant l'intensité de la circulation dans le quartier, encore essentiellement piétonne : de nombreux promeneurs se dirigent vers le Parc, tandis que d'autres passants déambulent librement sur la rue Royale, dont la longue perspective est soulignée.



Figure 18 : la rue Royale, aquarelle de William Wyld, 1843.

Cette configuration spatiale présente cependant plusieurs défauts, relevés par les autorités :

– **Le manque d'aménagement des abords du Parc durant l'hiver :**

L'absence de trottoir autour du Parc est critiquée par les habitants durant les mois d'hiver : en cas de conditions météorologiques défavorables, la promenade devient impraticable.

– **Un manque d'entretien de la part des propriétaires :**

En 1817 déjà, le bourgmestre de Bruxelles constate que de nombreux propriétaires du quartier Royal rechignent à respecter les conditions de vente de leurs parcelles, qui impliquaient que les trottoirs soient tenus « en bon état et à leurs frais »⁶³. Les bornes souffrent d'un manque d'entretien, et peuvent se révéler dangereuses pour la commodité de la circulation des piétons.

– **Une perte d'homogénéité dans l'aménagement :**

En septembre 1838, la ville procède à la rénovation des bornes chasse-roues de la place Royale, suscitant des réactions de la part de ses habitants : le baron Bonart requiert le

⁶³ A.V.B., T.P., 1346, Rapport du Bourgmestre sur le quartier Royal, 7 octobre 1817.

déplacement de vingt-cinq centimètres des bornes qui protègent son hôtel, au motif que celles-ci incitent le public « à faire ses besoins dans tous les coins », et que l'installation d'un trottoir a rendu plus aisée la montée sur les saillies des fenêtres de son rez-de-chaussée ; tandis que son voisin souhaite supprimer les bornes chasse-roues au coin de sa porte cochère⁶⁴.

D'autres propriétaires réclament par ailleurs l'installation de grilles destinées à protéger les coins que forment leur façade, et de les doter d'un visuel évocateur : des pointes de fer dont l'aspect menaçant dissuadera les passants d'y déposer leurs ordures.



Figure 19 : dispositifs de protection des coins (place Royale, rue du Grand Hospice).

L'efficacité de ces dispositifs repose sur leur aspect visuel évocateur des pratiques prohibées dans l'espace public.

Jusqu'en 1842, la position des autorités bruxelloises, défendue par l'architecte de la ville Auguste Payen, va consister à privilégier la régularité et l'homogénéité de l'aménagement d'origine du quartier en restaurant successivement les dispositifs altérés : les pointes sur les grilles de coin sont considérées comme trop dangereuses, et les bornes doivent être alignées et liées par des chaînes. La ville inflige également des amendes aux propriétaires dont l'entretien du trottoir est défectueux, en vertu du règlement sur les bâtisses de 1828⁶⁵.



Figure 20 : plan partiel de la place Royale, 1841, (A.V.B., P.P., 2110.)

Cet extrait d'un plan dressé en 1841 montre la perte de cohérence de la voirie de la place Royale avant les transformations de 1847-1853. Certains hôtels sont dotés de trottoirs surmontés de bornes, tandis que d'autres ont conservé leur aménagement d'origine.

⁶⁴ A.V.B., T.P., 1346, Demandes de transformation des bornes des propriétaires de la place Royale, octobre 1838.

⁶⁵ A.V.B., T.P., 1346, Amende à un propriétaire de la rue Royale, 1842.

La perte d'homogénéité progressive du quartier et les difficultés rencontrées par les propriétaires vont conduire en quelques années les autorités publiques à transformer en profondeur le système de voirie qui s'était progressivement constitué dans le quartier Royal. Dès 1847, des vastes travaux d'embellissement vont en modifier en quelques années la physionomie, et l'adapter aux attentes modernes des édiles bruxellois.

1.2. Les transformations du quartier Royal (1847-1853)

Le 29 avril 1847, la ville adresse aux propriétaires de la rue Royale une circulaire, les invitant à supprimer les bornes et chaînes qui encombrant leurs trottoirs. Deux arguments sont invoqués : les anciennes bornes « embarrassent inutilement » la voie publique et à sont à l'origine d'accidents, mais surtout l'administration a pour projet de rénover en profondeur la voirie du quartier. Son objectif est de « régulariser cette belle ligne de trottoirs », et d'y placer des candélabres. Pour achever de convaincre les propriétaires, l'opération leur est présentée comme rentable : la revente des bornes et des chaînes devrait permettre de dégager un profit supérieur au coût de la main d'œuvre⁶⁶.

1.2.1. Les opérations d'embellissement

Le projet développé par la ville est ambitieux : celui-ci vise « l'achèvement du quartier du Parc »⁶⁷. Sa présentation au conseil communal permet de saisir l'ampleur des transformations projetées :

« Dans le quartier du Parc, l'œuvre de 1825, la rue Royale neuve, est restée incomplète, comme l'œuvre de 1775. C'est à nous de combler ces lacunes. [...] L'époque où le quartier du Parc offrira aux regards son panorama des bas-fonds encadré dans une place élégante, son marché couvert, sa magnifique promenade entourée d'un grillage et de larges trottoirs à candélabres, sa place Royale ornée d'une statue équestre, et couronnée d'un dôme plus gracieux que son clocher actuel ; vienne l'époque où s'achèveront ces travaux, les uns commencés, les autres décrétés ou préparés, et alors Bruxelles possédera, en monuments, des richesses égales à celles de plus d'une des capitales qui l'éclipsent aujourd'hui »⁶⁸.

Plus qu'une simple réfection de voirie, c'est un projet d'embellissement à large échelle qui est proposé. Celui-ci est le fruit du travail conjoint de deux personnalités essentielles des mutations urbaines bruxelloises du milieu du XIX^e siècle : l'échevin des travaux publics Auguste Blaes, et l'architecte Tilman-François Suys.

Auguste Blaes (1809-1855) a mené des études en droit à l'Université de Liège, mais n'a jamais exercé. Devenu rédacteur en chef du journal *l'Observateur*, il quitte son poste à la suite d'une querelle politique et entre au conseil communal de Bruxelles en 1845. Membre puis échevin de la section des travaux publics, il joue un rôle important dans la création du règlement sur les trottoirs de la ville (1846), dans la politique de réalignement et de modernisation de la ville ancienne, ainsi que dans le développement du réseau d'eau⁶⁹.

⁶⁶ A.V.B., T.P., 1346, Lettre aux propriétaires de la rue Royale, 29 avril 1847.

⁶⁷ B.C.B., 1848, I, pp. 15-16.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Félix STAPPAERT, « Auguste Blaes », dans *Biographie Nationale*, II, Bruxelles, Académie royale des Sciences, des Lettres et des Beaux-Arts de Belgique, 1868, col. 448-450.

Quant à Tilman-François Suys, celui-ci étudie à Paris et en Italie jusqu'en 1817, où il obtient le prix de Rome. De retour à Bruxelles, il devient architecte du Roi et termine le palais Princier, futur palais des Académies (1823-1826). Membre fondateur de la Commission Royale des Monuments en 1834, il est responsable de nombreux chantiers de restauration de monuments, dont la flèche gothique de l'hôtel de ville et l'église du Béguinage⁷⁰. Suys est également un expert en urbanisme : à l'origine du plan du quartier Léopold (1838), il y développe les critères du paysage urbain néoclassique à leur paroxysme.

Dans le quartier Royal, Suys va élaborer les plans de nombreux éléments urbains : le socle et la grille de la statue du général Belliard (dans l'actuelle rue Baron Horta), le piédestal de la statue de Charles de Lorraine, le socle de celle de Godefroid de Bouillon, mais aussi les candélabres, trottoirs et grilles du Parc de Bruxelles. Il sera également à l'origine du nouveau clocher de l'église Saint-Jacques-sur-Coudenberg.

Sous l'action conjointe de Suys et Blaes, les mutations du quartier sont opérées en plusieurs temps :

– **La création d'une statue à Godefroid de Bouillon sur la place Royale**

En 1847, la ville souhaite édifier une statue au centre de la place Royale en l'honneur d'une figure incarnant l'identité du jeune État belge. Auguste Blaes propose le 8 janvier 1848 d'adopter le projet de statue d'Eugène Simonis, dont le socle est conçu par Suys. Il est intéressant d'observer que le sculpteur et l'architecte sont tous les deux considérés comme *auteurs* à plein titre du monument : la conception raffinée du socle et son raccordement avec l'environnement sont tout autant estimés que la sculpture en elle-même, témoignant du soin apporté à l'espace public par les autorités urbaines⁷¹.

– **La rénovation de l'église Saint-Jacques-sur-Coudenberg**

En même temps que la ville entend édifier la statue de Godefroid de Bouillon, Suys propose de reconstruire le clocher de l'église Saint-Jacques, pour lui donner plus de monumentalité. Le porche de l'édifice fait également l'objet d'une restauration, l'administration communale estimant qu'elle « ne doit pas être envisagée isolément, [n'étant] qu'une partie d'un travail d'ensemble »⁷².

– **L'adjonction d'une grille au Parc de Bruxelles**

Jusqu'en 1849, le Parc est entouré d'une simple haie, dont la physionomie est décrite par les membres de la section des travaux publics : « dévastée, dégradée, percée à jour de toutes parts, enceinte mesquine et barrière impuissante, la haie du parc est dans un délabrement qui contraste avec l'entretien si soigné, depuis quelques années, de cette promenade ».

Reconnu pour sa collaboration fructueuse aux premiers embellissements du quartier, Suys est à nouveau appelé par l'administration communale pour élaborer le plan de la future grille du parc, considérée par le conseiller communal Vanderlinden comme la dernière pièce de « l'achèvement du plus beau quartier de la ville »⁷³.

⁷⁰ Pierre LOZE (dir.), « Poelaert, ses professeurs, ses contemporaines et ses émules », dans Richard VANDENDAELE (dir.), *Poelaert et son temps*, Bruxelles, Crédit Communal de Belgique, 1980, pp. 121-123.

⁷¹ B.C.B., 1848, I, 13.

⁷² *Ibid.*, p. 16.

⁷³ B.C.B., 1849, I, 165.

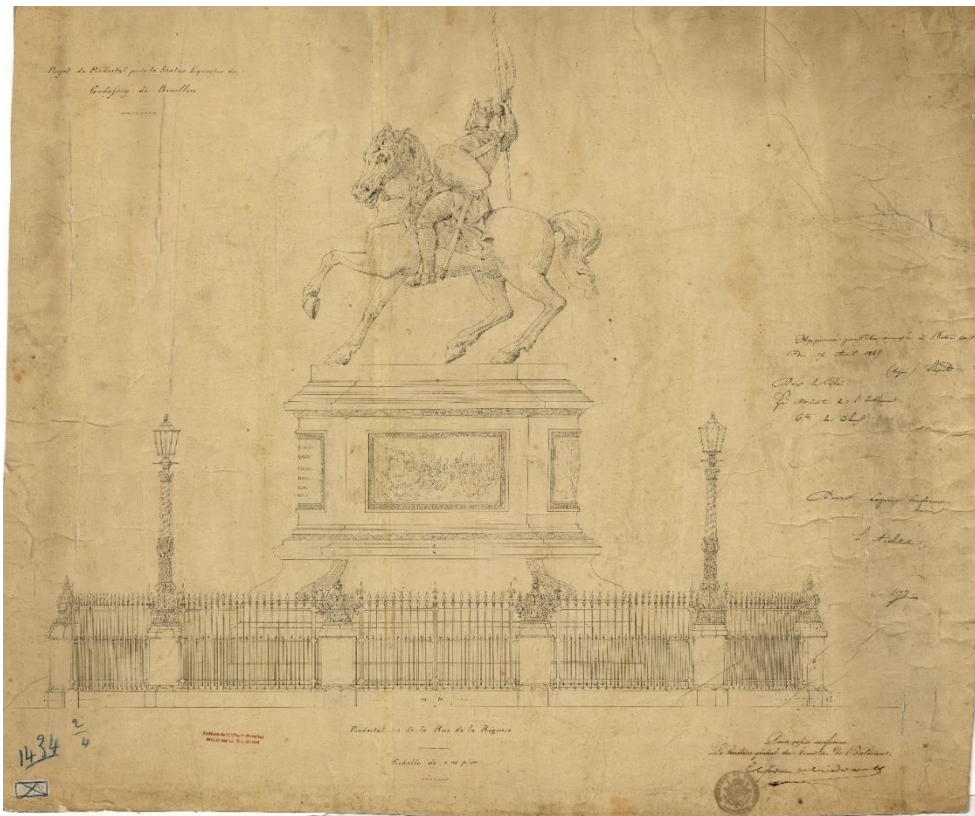


Figure 21 : profil de la statue de Godefroid de Bouillon et son socle, par Tilman-François Suys, 1847, (A.V.B., P.P., 1434.)

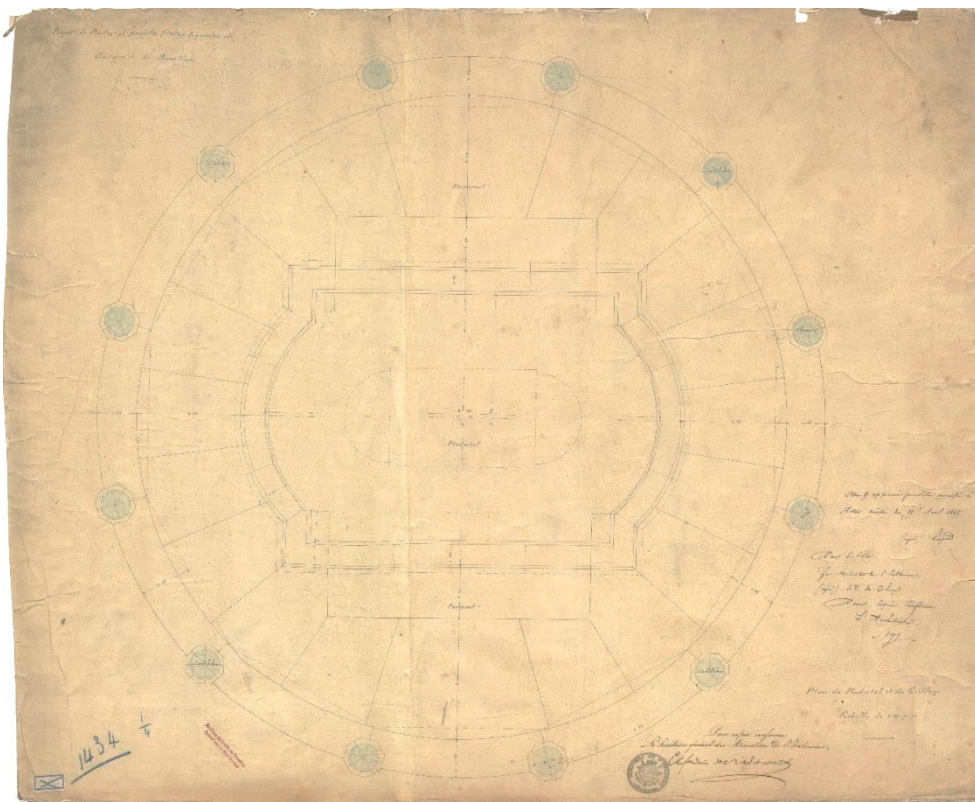


Figure 22 : plan du trottoir circulaire du socle de la statue de Godefroid de Bouillon, par Tilman-François Suys, 1847, (A.V.B., P.P., 1434.)

Le projet proposé par Suys, extrêmement soigné, vise à répondre aux préoccupations du conseil communal, désireux de donner une assise monumentale à la grille tout en l'intégrant dans le quartier, sans dénaturer ses qualités esthétiques.

Le projet est remarquable à plusieurs titres : en termes stylistiques, il est conçu pour s'intégrer de manière invisible aux aménagements existants du XVIII^e siècle. Au cours d'une intervention, Blaes résume l'enjeu de l'opération, et témoigne d'un sens aigu de la transition urbaine : « il importe que le grillage nouveau soit en parfaite harmonie de style avec les grillages existants, avec le parc entier. Habiller le parc à la mode de 1849, serait un contresens, un anachronisme. Il faut lui conserver son caractère propre, le cachet du siècle dernier ; il faut que le tout, constructions anciennes et constructions nouvelles, semble dater de la même époque, ait l'air d'avoir été fait en même temps. »⁷⁴



Figure 23 : la grille du Parc de Bruxelles.

Aussi la grille est-elle un modèle de conception : sa hauteur est conçue pour ne pas obstruer la vue du passant à partir du Parc et vers celui-ci, le clôturant sans qu'il ait l'air séparé des artères environnantes. Par ailleurs, entre chaque lance de la grille, une lancette intermédiaire est intercalée pour empêcher aux promeneurs d'y grimper. La différence de hauteur entre la grille nouvelle et l'ancienne adossée aux portiques, beaucoup plus élevée, est compensée par des ornements métalliques qui décrivent des courbes destinées à assurer une transition visuelle douce. Enfin, aux angles, pour compenser les différences de niveau dues à la déclivité du terrain, Suys prévoit de placer des bornes en pierre rappelant les candélabres du quartier.

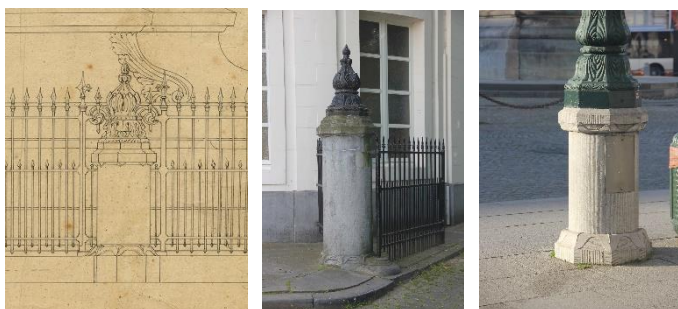
Le travail de l'architecte ne se limite pas à l'aménagement des abords du Parc :

« Le travail de M. Suys est complet : il comprend, non seulement un plan général de grillage, mais encore tous les dessins de détail, en grandeur d'exécution. Le grillage est bordé d'un trottoir

⁷⁴ B.C.B., 1849, I, 117.

en dalles, de trois mètres de large. Des candélabres sont posés dans la bordure des trottoirs. Ces candélabres, dont une partie sera adjudgée prochainement, seront semblables à ceux du monument de Godefroid de Bouillon, sauf que les armes de la ville y remplaceront celles du conquérant de Jérusalem. »⁷⁵

Le projet de voirie proposé à la ville a une portée systémique. De remarquables correspondances entre les éléments du mobilier urbain, tous conçus par Suys, sont mises en œuvre : la grille entourant la statue de Godefroid de Bouillon et celle du Parc partagent les mêmes proportions et une morphologie similaire, les bases des candélabres répondent aux bornes en pierre des angles de la grille, les ornements en fer qui les recouvrent sont généralisés à l'échelle du quartier.



Tilman-François Suys conçoit les aménagements du quartier Royal de manière cohérente: les bornes du grillage de la statue de Godefroid de Bouillon, de la grille du Parc et des bases des candélabres sont toutes conçues sur le même modèle, et s'intègrent dans le trottoir de pierre bleue.

Entre 1847 et 1853 se met en place dans le quartier Royal un nouveau système de voirie, dont la cohérence et l'homogénéité sont soulignées par le soin apporté aux ornements et à la conception de ses éléments, qui s'intègrent subtilement dans la trame urbaine du XVIII^e siècle.

1.2.2. La modernisation de la voirie

Si la demande de suppression des bornes adressée par la ville aux propriétaires en avril 1847 était motivée par une question de sécurité, elle illustre également son désir sous-jacent de rénover en profondeur la voirie du quartier Royal. En l'espace de quelques années, la collaboration entre Blaes, Suys et le conseil communal pour adapter l'apparence de ces artères aux critères de la modernité va en transformer la physionomie, et en faire un véritable quartier modèle à l'échelle européenne.

Le processus de rénovation est lancé en mai 1847 : la section des travaux publics envoie un avis au bourgmestre, pour lui signaler que ses membres aimeraient voir la place Royale dotée de trottoirs homogènes, et l'enjoint à presser les propriétaires à se conformer au règlement entré en vigueur une année auparavant⁷⁶.

– La suppression définitive des bornes

La première question à résoudre est celle des bornes, désormais unanimement considérées comme obsolètes. Pour Blaes, leur présence sur la place Royale n'est pas souhaitable, car elles restreignent la liberté de mouvement des promeneurs. Un avant-projet de Guymard consulté au fil des discussions, qui consistait à y disposer « quatre longues lignes de bornes reliées par des chaînes, [qui] auraient formé au centre de la place une enceinte assez spacieuse et sans doute interdite aux

⁷⁵ *Ibid.*

⁷⁶ A.V.B., T.P., 1346, Avis de la section des travaux publics sur les trottoirs de la place Royale, 2 mai 1847.

voitures » est même considéré comme fondamentalement contraire à la logique des lieux. Et l'échevin des travaux publics de juger que « le plan qu'on a exécuté vaut infiniment mieux que celui-là. »

La décision définitive de supprimer les bornes est finalement prise par l'administration communale en juin 1848 : elle encourage les propriétaires de la place Royale à « régulariser l'une de nos plus belles lignes de trottoir » en les dégagant de tout obstacle, et pour ce faire à confier les travaux à l'entrepreneur de la ville. Ce dernier a reçu pour consigne, plutôt que de raser les bornes au niveau du trottoir, de remplacer les dalles de pierre bleue dans leur entièreté. Pour les autorités, il est essentiel que l'espace collectif du quartier Royal bénéficie du plus grand soin et de l'entretien le plus rigoureux.

– La rénovation des trottoirs du quartier

Tout en sollicitant les propriétaires au sujet de la suppression des bornes, la ville presse le ministère des Travaux Publics, installé dans le quartier, à édifier un nouveau trottoir devant sa façade : elle entend montrer l'exemple aux particuliers par la conformation aux nouveaux règlements des infrastructures publiques⁷⁷. Les nouveaux trottoirs sont couverts de dalles de pierre bleue bouchardée, le revêtement jugé le plus confortable pour la circulation des piétons, par ailleurs éprouvé quelques mois auparavant dans les galeries Saint-Hubert.

En juillet 1849, les propriétaires n'ayant pas encore édifié de trottoir sont priés de s'y atteler sans délai : il leur est rappelé que « des divers travaux arrêtés pour l'embellissement de la Place Royale et du quartier du Parc, les uns sont terminés, les autres en voie d'exécution. La statue de Godefroid de Bouillon a été inaugurée il y a dix mois, [...] des candélabres seront posés d'ici à peu de temps le long de la place Royale et de la rue Royale. Enfin, grâce à la bonne volonté des propriétaires, les constructions de trottoirs de ce quartier est fort avancée. »⁷⁸

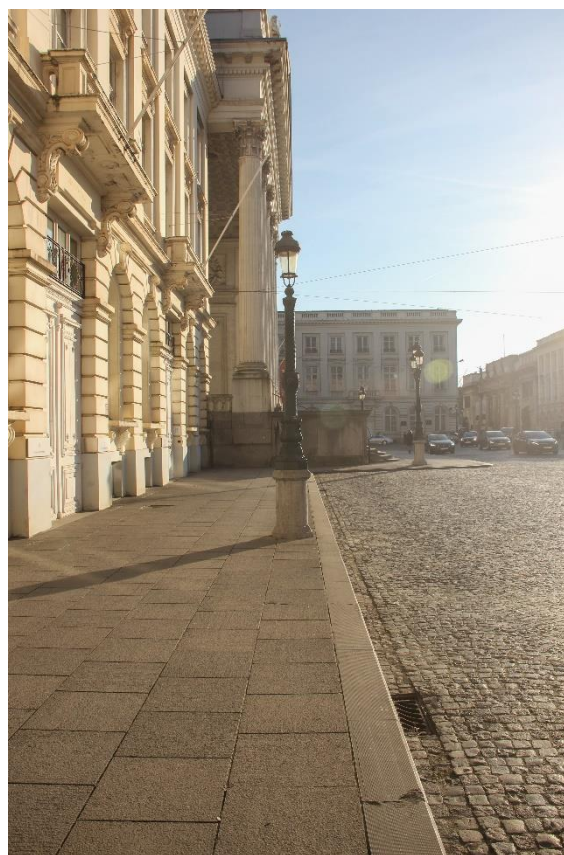


Figure 24 : la voirie de la place Royale.

– Le renouvellement de l'éclairage du quartier Royal

Au même moment, la collaboration entre Suys et le bureau des travaux publics continue à porter ses fruits : trente bornes de pierre bleue sont livrées pour être placées à proximité du Parc, et la ville demande au directeur de la compagnie du gaz de livrer des nouveaux candélabres en fonte sur le modèle défini par l'architecte.

⁷⁷ A.V.B., T.P., 1346, Lettre du bourgmestre au ministre des travaux publics, 20 mars 1848.

⁷⁸ A.V.B., T.P., 1346, Lettre aux propriétaires de la rue Royale, 12 juillet 1849.

– L’achèvement des trottoirs de la place Royale et du socle de Godefroid de Bouillon

En 1850, seuls deux propriétaires de la place Royale n’ont pas encore fait établir de nouveau trottoir devant leur propriété. La situation agace peu à peu l’administration communale, qui critique la présence de « revers pavés » sur la place, qui « forment un fâcheux contraste avec les beaux trottoirs »⁷⁹. Pour convaincre les récalcitrants, la ville entend jouer des atouts de ses projets pour le quartier : elle souhaite effectuer un repavage d’ampleur en ville, et se montre disposée à effectuer « parmi ces travaux le pavage à neuf de la place royale toute entière, si, de leur côté, les propriétaires consentent à en achever les trottoirs »⁸⁰.

La situation est débloquée en 1853 : l’entrepreneur de la ville est finalement chargé de la construction du dernier trottoir, la place présente désormais une physionomie homogène. Celle-ci est repavée dans la foulée, et le socle de la statue de Godefroid de Bouillon doté de quatre réverbères.

L’opération d’embellissement et d’achèvement du quartier Royal prend donc fin en 1853, six ans après la mise en œuvre des premières mesures. L’action conjuguée de la section des travaux publics, représentée par son échevin Auguste Blaes, et de l’expertise urbanistique de l’architecte Tilman-François Suys ont permis au quartier de revêtir une physionomie moderne, et de concentrer de manière remarquablement cohérente les dernières innovations en matière de voirie.

1.3. La qualité paysagère du quartier Royal « achevé » (1853-1869)

Les quelques photographies suivantes, réalisées par l’atelier d’Edmond Fierlants dans les années 1860, illustrent l’apparence du quartier Royal à l’issue de la campagne de modernisation. **Pour les contemporains, cet espace opère la synthèse des aménagements les plus qualitatifs du système de voirie néoclassique** : revêtements, trottoirs, mobilier urbain, composition et scénographie contribuent à faire du quartier Royal un ensemble remarquablement cohérent.

Adoptons le point de vue du promeneur bruxellois évoluant dans le quartier nouvellement réaménagé.



Figure 25 : la place Royale en 1860
(A.V.B., F.I., J-1327.)

⁷⁹ A.V.B., T.P., 1346, Lettre du bourgmestre à Mlle Graindorge, 9 juillet 1853.

⁸⁰ A.V.B., T.P., 1346, Lettre de la ville à deux propriétaires de la place Royale, 26 octobre 1852.

Le promeneur arrivant sur la place Royale depuis la Montagne de la Cour fait désormais face à la statue de Godefroid de Bouillon, dont le profil élancé souligne le fronton de l'église Saint-Jacques-sur-Coudenberg. Libre de déambuler sur la place récemment repavée et libérée de ses bornes, il peut rejoindre le trottoir circulaire central construit par Suys, ceinturé de quatre réverbères montés sur des socles en pierre bleue, et profiter de la perspective vers l'entrée du Parc.

La qualité du revêtement de voirie, les larges trottoirs bordant les façades de la place Royale et l'entrée de la rue Royale ainsi que les réverbères disposés de part et d'autre de l'axe du Parc incitent le promeneur à continuer son parcours dans cette direction.



Figure 26 : la place des Palais en 1860 (A.V.B., F.I., J-962.)

En arrivant au débouché de la place des Palais, le promeneur bénéficie d'une large vision panoramique. Pour continuer son parcours dans les meilleures conditions, il est libre d'emprunter les trottoirs récemment construits, ponctués d'entrées cochères abaissées. Ceux-ci sont largement éclairés – trente candélabres bordent le Parc – et entretenus avec soin. Pour rejoindre le Parc, il traverse la chaussée pavée, tout en profitant de la longue perspective de la rue Royale, d'un point de vue sur la ville ancienne à sa gauche, et de la vaste place pavée et dégagée à sa droite.

L'entrée du Parc, à l'angle de la place des Palais est également réaménagée : un large trottoir de pierre bleue borde la grille nouvellement édifiée sur les plans de Suys. Surélevée à ses extrémités et achevée par des ferronneries en forme de spirale, celle-ci s'intègre harmonieusement aux aubettes de la fin du XVIII^e siècle, dont la teinte foncée du socle prolonge les matériaux de pierre naturelle de la chaussée et du trottoir. Des réverbères au gaz ponctuent le trottoir, leurs socles de pierre bleue analogues à ceux de la place Royale en prolongent la bordure.

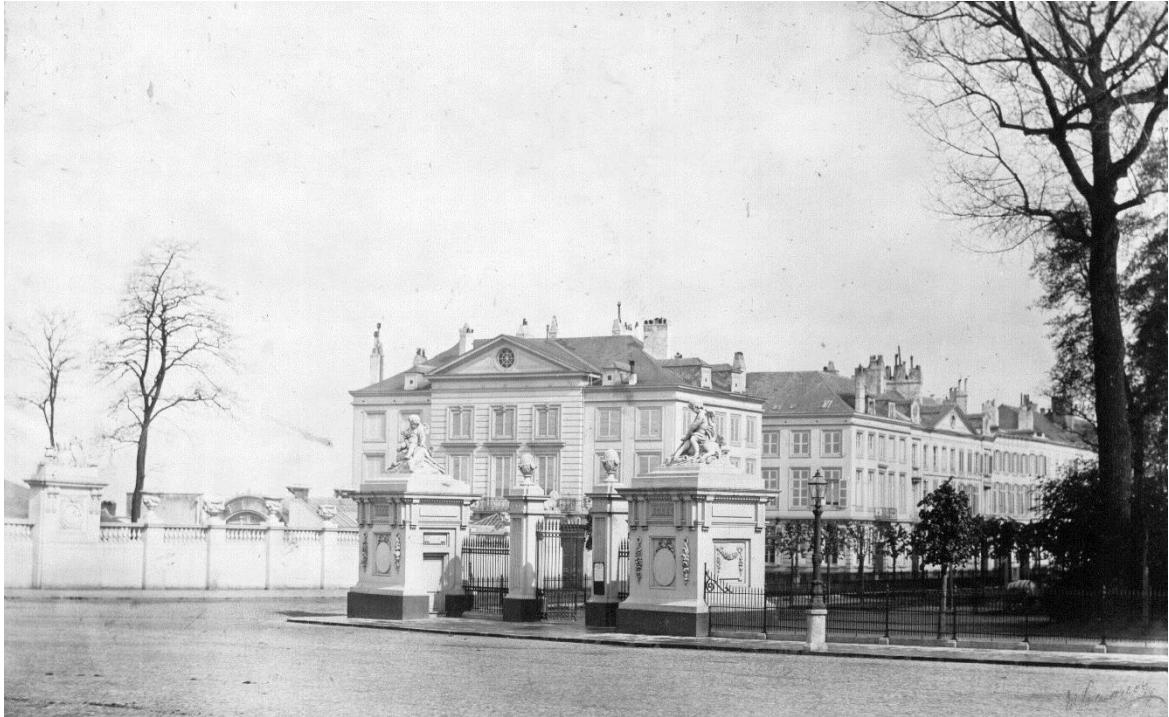


Figure 27 : l'entrée du Parc en 1860 (A.V.B., F.I., J-1171.)

Cet état du quartier Royal, obtenu en 1853, ne va cependant perdurer qu'une quinzaine d'années : les innovations en matière de transport et de mobilité dans la seconde moitié du XIX^e siècle, puis le développement de l'automobile au XX^e siècle vont rapidement nécessiter des adaptations au système de voirie mis en place par Blaes et Suys. Dans un premier temps, celles-ci s'y intégreront avec finesse, mais la pression de la circulation au XX^e siècle va progressivement dégrader ces espaces, sans toutefois les dénaturer fondamentalement.

1.4. L'adaptation à l'évolution de la mobilité (1869-2000)

À partir de la seconde moitié du XIX^e siècle, le développement du tramway, alors qualifié de chemin de fer américain, va induire des modifications à la morphologie du quartier Royal, et plus spécifiquement de la place Royale. Le type de circulation prépondérant dans le quartier évolue : la circulation récréative perd en intensité face à la circulation ordinaire, et les parcours autrefois les plus sollicités deviennent secondaires.

1.4.1. Première mutation, la tramification du quartier Royal

En 1869, l'inauguration de la première ligne de tramway bruxelloise reliant le bois de la Cambre à la place Royale en passant par l'avenue Louise engage les autorités dans une réflexion sur l'intégration de nouveaux dispositifs à la voirie. Dans le quartier Royal, la tâche s'avère complexe : le tramway nécessite une infrastructure lourde, dont la mise en œuvre incombe à un concessionnaire privé. Pour le conseil communal, les enjeux sont nombreux : des espaces prestigieux de la ville



Figure 28 : la tramification de la place Royale en 1882 (A.V.B., F.I., F-3485.)

sont concernés, notamment la place et la rue Royale, la place des Palais et la place du Trône. Aussi le conseil communal prend-il une série de précautions visant à garantir **l'homogénéité du paysage**. Le cahier des charges de l'entreprise précise une série de dispositions matérielles, dont l'apparence des rails et leur intégration dans la voirie :

« Superficiellement chaque voie ferrée comprendra une zone entre rails, pavée ou macadamisée et extérieurement à chaque rail, une zone contre rail, aussi pavée ou macadamisée selon les prescriptions du Collège. [...] Les matériaux à employer pour le chaussage des zones entre rails et contre rails seront, de même nature, qualités et dimensions que ceux dont y est ou doit y être formée la voie publique. »⁸¹

Pour l'heure, le réseau de tramway doit se faire aussi discret que possible : les arrêts ne sont pas dotés d'aménagements spécifiques ou d'aubettes. Il est important de noter que l'introduction du tramway dans le quartier ne signifie pas la fin de l'espace partagé : les divers usagers continuent à cohabiter sur la chaussée, et les conducteurs de tramway sont tenus d'avertir les autres véhicules de leur approche au moyen d'un sifflet.



Figure 29 : la rue Royale au début du xx^e siècle (Collection Belfius)

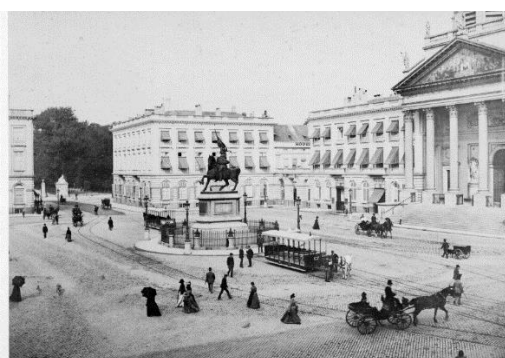


Figure 30 : la place Royale dans les années 1870 (A.V.B., F.I., J-923)

Aussi, jusqu'au début du xx^e siècle, la tramification du quartier n'altère pas sa physionomie générale. Dans le cas de la place Royale, les rails installés de part et d'autre de la statue de Godefroid de Bouillon s'intègrent harmonieusement au paysage. Tout au plus les véhicules en bout de ligne stationnent-ils à proximité du socle central, à l'instar des voitures de place généralisées au cours du XIX^e siècle.

Cette situation évolue progressivement au cours du xx^e siècle. Dans les années 1910, une première structure servant de quai pour le tramway, surélevée et dotée de deux réverbères en fonte, est édiflée sur la place Royale, du côté de la Montagne de la Cour. La voie de tram est alors dédoublée. Cette évolution d'apparence anodine marque une rupture dans l'usage de la place : un refuge pour les piétons délimite l'arrêt du tramway, et rassemble les passagers en attente. Le trottoir circulaire autour du socle de Godefroid de Bouillon fait dès lors office de pendant de ce quai pour la seconde voie.

Entre 1920 et 1922, un second refuge, symétrique au premier, est aménagé du côté de l'église Saint-



Figure 31 : la place Royale au début du xx^e siècle (Carte postale IRPA).

⁸¹ B.C.B., 1866, II, pp. 65-67.

Jacques. Ces refuges vont perdurer jusqu'à la fin des années 1990, moyennant des adaptations qui témoignent de l'évolution du rapport à l'espace public en quelques décennies.

1.4.2. L'impact de la ségrégation modale

Sous la pression de l'automobile et l'accroissement du trafic, la place Royale va progressivement se scinder en « couloirs » de circulation dédiés à des utilisateurs particuliers, et s'adapter au phénomène de ségrégation modale. Un aperçu chronologique de l'aménagement de son centre témoigne de ce phénomène.

- En 1930, deux socles circulaires surmontés de dispositifs de signalisation lumineuse sont installés de part et d'autre de la statue centrale. Ceux-ci servent à ordonner la circulation des voitures stationnées au centre de la place. Dans le même temps, les quatre réverbères des arrêts de tramway sont remplacés par des bornes de signalisation. Au même moment, la grille entourant la statue de Godefroid de Bouillon est démontée.



(Archives des Travaux Publics, 1930.)

- Au début des années 1940, l'interdiction pour les piétons de circuler librement sur la chaussée a suscité l'introduction de nouveaux dispositifs : deux passages cloutés relient les marches de Saint-Jacques au socle de Godefroid de Bouillon, et le socle à l'entrée de la montagne de la Cour. Ces deux passages sont interrompus par un refuge piéton constitué de trois éléments surélevés, dont un doté de signalisation lumineuse.

Ces deux passages cloutés suscitent une perte de lisibilité de cet ensemble urbain : le parcours destiné au piéton, s'il permet toujours de rejoindre le centre de la place, impose désormais de la traverser de manière perpendiculaire à la rue de la Régence, et ôte la possibilité de rejoindre les grilles du Parc depuis la statue.

- La multiplication des automobiles dans les années 1950 suscite l'apparition des premiers marquages au sol sur la place. Des emplacements de stationnement sont prévus le long des trottoirs, tandis que deux « couloirs de circulation » sont formés *de facto* pour les automobiles en mouvement.

La place Royale est néanmoins repavée au même moment, un nouveau revêtement de pavés mosaïques de porphyre est mis en place.



Figure 32 : vue aérienne de la place Royale en 1950 (Collection Belfius).

- Dans les années 1960, l'ancien passage clouté est recouvert d'une bande d'asphalte sur lequel est apposé un passage pour piétons. Le stationnement est généralisé sur la place.

Progressivement, un espace partagé et sans itinéraires de circulation contraints est investi par des dispositifs définissant des parcours cadencés pour chaque usager. Aux piétons les trottoirs latéraux et refuges centraux, tandis que les automobilistes circulent de manière giratoire sur la place. L'évolution progressive de cet aménagement (définition d'arrêts de tramway, création de passages et de refuges piétons) a suscité une perte de lisibilité de la place Royale dans son ensemble qui, sans en modifier radicalement les formes urbaines, a conduit les autorités à proposer des configurations spatiales paradoxales.

En témoigne la configuration actuelle de la place, adoptée depuis une vingtaine d'années, qui prohibe l'accès à la zone centrale au moyen de bornes reliées par des chaînes, inspirées des bornes chasse-roues du XVIII^e siècle. Si cette disposition a pour mérite de ne plus nécessiter de marquage ou de refuges, elle contrarie le cheminement historique dans les lieux, et rompt le lien entre la place Royale et le Parc, notamment en nuisant aux perspectives et à la scénographie urbaine.

La ségrégation modale progressive a eu des conséquences similaires sur l'aménagement des autres artères du quartier Royal au cours du XX^e siècle. Dans la rue Royale, les lignes de tramway ont initialement été installées le long du trottoir du Parc. Des aubettes dotées d'une base de pierre bleue édifiées aux extrémités du Parc, ont été incorporées dans la grille de Suys, sans dénaturer la perspective de la rue ou empiéter sur le trottoir.



La rue Royale en 1930 (Archives des Travaux Publics).



La rue Royale dans les années 1960 (A.V.B., F.I., C-22251.)

Dans les années 1960, les voies de tramway sont déplacées au centre de la chaussée, dorénavant asphaltée : l'automobiliste peut stationner de chaque côté de la rue, des refuges piétons sont installés à hauteur des arrêts de transport en commun, et les panneaux de signalisation se multiplient dans l'espace public. Les aubettes sont détruites, n'étant plus justifiées par les refuges piétons installés à même la chaussée.

Les exemples de la Place Royale et la rue Royale illustrent l'impact des mutations du régime de mobilité sur un environnement fortement cohérent et qualitatif. De nos jours, la transition vers la mobilité douce sous-tend des enjeux comparables. **Aussi une réflexion préalable sur l'impact des aménagements en matière de mobilité est-elle essentielle dans de tels paysages urbains.**

1.5. Étude paysagère du quartier Royal

De nos jours, l'importante superficie du quartier Royal et sa situation stratégique dans la ville, conjuguée à ses attraits patrimoniaux et touristiques en font un point de passage ou une destination de premier ordre pour de nombreux Bruxellois ainsi que pour les visiteurs étrangers.

Initialement conçu comme un parcours homogène destiné à favoriser le cheminement vers le Parc de Bruxelles, celui-ci est aujourd'hui parcouru de plusieurs manières :

- De **manière transversale** par les automobilistes, notamment remontant la rue de la Régence, la place Royale et la rue Royale.
- Autour de **principaux points d'attraction** : musées, palais, services publics.
- Par les **transports en commun** de surface, notamment sur la place des Palais et la place Royale, et par les transports en sous-sol, à l'angle de la rue de la Loi.
- Par les **cyclistes**, via l'ICR 11 de la porte de Namur au Mont des Arts et l'ICR 4 longeant le tracé de la rue de la Loi.

L'intégration de ces flux aux objectifs et attentes divergentes en termes de vitesse, de confort et de parcours dans l'espace public sont à l'origine de défis pour les aménageurs et les pouvoirs publics, car il est essentiel d'adopter des solutions garantes de la prise en compte et de la valorisation de la qualité d'ensemble du paysage urbain.

1.5.1. L'adéquation du quartier aux critères du paysage urbain néoclassique

Caractéristiques du paysage urbain	État de conservation actuel
Composition géométrique	Conservée
L'ordonnancement du quartier répond à des principes de composition urbaine géométrique, fondée sur la ligne droite.	Les axes structurants du quartier Royal ont été préservés depuis le XIX ^e siècle ; l'alignement est respecté.
Jeu de perspectives urbaines	Partiellement conservé
Le quartier détermine des perspectives urbaines à l'échelle de la ville : par exemple, les axes du Parc de Bruxelles sont à la base de l'organisation de toute l'extension urbaine est de Bruxelles.	La majorité des perspectives urbaines sont encore dégagées, mais leur perception a été complexifiée. Le stationnement automobile et le mobilier urbain excédentaire empiètent sur certaines perspectives, notamment du Parc vers le Palais de Justice.
Scénographie urbaine et parcours	Détériorée
Le quartier est conçu autour de la pratique de la promenade, qui se fonde sur une scénographie urbaine soignée. Le promeneur débute son	La reconfiguration des traversées et l'interdiction de circuler librement sur la voie publique ont fait perdre la cohérence et la

parcours à la place Royale, pour progressivement découvrir le Parc de Bruxelles.	lisibilité du parcours. L'aménagement urbain actuel le rend impraticable.
Prédominance du bâti néoclassique	Conservé
Un cahier des charges précis a présidé à la construction des hôtels longeant les artères du quartier Royal. Les bâtiments relèvent tous du style néoclassique, présentant morphologie et gabarits communs, et des couleurs unifiées.	La majorité des façades du quartier Royal sont préservées, en dépit de transformations à l'intérieur de certains bâtiments.
Profil de voirie néoclassique	Conservé
La période néoclassique généralise le profil de voirie bombé doté de trottoirs. Les premiers exemplaires aboutis de ce modèle sont mis en œuvre dans le quartier Royal.	Malgré des altérations dans les revêtements et la création de trottoirs en pente douce à certaines intersections, le profil de voirie est globalement conservé.
Revêtement de voirie en pierre naturelle	Partiellement conservé
Les artères du quartier royal sont fréquemment repavées au cours du XIX ^e siècle, en pavés de porphyre posés de manière alternée. Leur entretien est fréquent et vise à garantir la qualité de la promenade.	Si la place Royale et la place des Palais ont conservé un revêtement pavé en pierre naturelle, les principaux axes autour du Parc de Bruxelles sont asphaltés.
Mobilier urbain homogénéisé	Partiellement conservé
Grilles, bornes et éclairage témoignent d'une volonté d'homogénéisation de l'aménagement du quartier au XIX ^e siècle. Celui-ci s'intègre finement à l'environnement bâti et à la voirie.	Le mobilier historique a été majoritairement conservé, mais a été déplacé. De nombreux panneaux de signalisation complexifient la lecture de l'espace.
Partage de l'espace public	Détérioré
Le système de voirie néoclassique permet à tous les usagers de fréquenter la chaussée. Les trottoirs permettent de sociabiliser ou de bénéficier d'un parcours plus confortable, mais il n'est pas nécessaire de les emprunter.	Depuis les années 1950, des couloirs de circulation ont été créés pour chaque type de véhicule et d'utilisateur. Il n'est plus possible pour un piéton de circuler sur la chaussée et de profiter des perspectives urbaines.

Au regard des critères du paysage urbain néoclassique, **les aménagements urbanistiques du quartier lors de la vaste opération d'embellissement des années 1840 sont une donnée essentielle de l'intégrité et de la qualité du quartier Royal.** Il est ainsi important de distinguer deux principaux états de référence concernant ce quartier :

- **Une première phase concernant le bâti, dans le dernier quart du XVIII^e siècle ;**
- **Une seconde phase concernant l'espace public, entre 1847 et 1853.**

Plusieurs lieux remarquables du quartier témoignent du soin apporté à la mise en œuvre de cet espace public. La place Royale, la place des Palais, les rues Royale, Ducale et de la Loi conservent de nombreux éléments patrimoniaux, mais aussi des éléments dissonants contemporains qui en altèrent la physionomie.

1.5.2. La place Royale

La place Royale joue un rôle essentiel dans la structure du quartier, dont elle constitue la voie d'accès prioritaire. Espace majeur du néoclassicisme à Bruxelles, elle bénéficie d'un **état de conservation paysager remarquable**.



En dépit des modifications successives destinées à l'adapter à l'évolution de la circulation précédemment évoquées, la place a conservé ses principales caractéristiques historiques. Sa composition géométrique et l'adéquation entre son gabarit et la morphologie du bâti, fondée sur les canons classiques, en sont des données fondamentales. Les opérations de modernisation de ses abords menées au XIX^e siècle se sont avérées respectueuses de ces données : le percement de la rue de la Régence ainsi que sa prolongation en direction de l'actuel palais de Justice ont prolongé les perspectives esquissées lors de sa conception au XVIII^e siècle.

L'ordonnancement régulier de la place est souligné par son aménagement : la palette de matériaux utilisée est restreinte et déclinée tant à l'échelle du bâti et de la voirie (notamment la pierre bleue, présente à l'échelle du quartier Royal), le chromatisme de l'ensemble est construit autour d'une gamme de tons blancs, gris et bleus unifiés, les dispositifs et le mobilier urbain (réverbères, trottoirs, socles) viennent souligner la géométrie des lieux.

Au centre de la place, la statue de Godefroid de Bouillon, quoique dépouillée de sa grille circulaire depuis les années 1930, a conservé son socle d'origine conçu par Tilman-François Suys, dont l'intégration au revêtement de voirie témoigne d'une importante maîtrise de la transition urbaine. La position des réverbères du socle a été modifiée au cours du dernier réaménagement de la place. Ceux-ci, éloignés en direction de ses extrémités, contribuaient à structurer l'espace central et à souligner son importance pour le passant.

Outre son architecture et sa statuaire, la place Royale a conservé un profil de voirie respectueux des canons néoclassiques. Celui-ci constitue un important patrimoine viaire, remarquable par l'adéquation entre ses larges trottoirs, son revêtement pavé et le mobilier urbain spécifiquement conçu pour les lieux dans les années 1840.

Le revêtement pavé

Le revêtement de sol actuel est constitué de pavés de porphyre mosaïques d'une dizaine de centimètres, disposés en éventail. Posés dans les années 1950 en remplacement de l'ancien pavage à joints alternés, ces pavés permettent de préserver la qualité et le confort de la circulation. Bien que le type de pose ait été modifié par rapport à la configuration originale des lieux, celui-ci en respecte l'esprit, et présente l'avantage d'être adapté au trafic moderne.



Les trottoirs en pierre bleue

Larges de trois mètres, les trottoirs de la place et du quartier Royal ont été conçus en 1847 d'après les critères les plus luxueux en vigueur à Bruxelles. Servant tout à la fois de protection aux façades, d'espaces de sociabilité et de lieux de promenade confortable, leur profil renforce la régularité du bâti, dont ils prolongent l'espace sur la voie publique.

Conçus à l'échelle du quartier Royal par Tilman-François Suys et l'échevin Auguste Blaes, les trottoirs participent à l'homogénéité du système de voirie du quartier Royal.

L'éclairage public

Les candélabres ouvragés de la place Royale et des rues environnantes ont été conçus lors de la phase d'embellissement du quartier. Ceux-ci sont disposés sur des socles de pierre bleue, qui assurent la jonction avec le trottoir, dont ils épousent la bordure.

Initialement, ces candélabres n'étaient dotés que d'un bec de gaz ; au début du XX^e siècle les principaux exemplaires seront électrifiés et dotés de trois lanternes.

Les dispositifs urbains

La place Royale a conservé plusieurs grillages en fer forgé disposés dans les coins ou aux angles des pilastres des bâtiments. Ce mobilier urbain, initialement destiné à protéger les bâtiments et en sécuriser les coins, témoigne des pratiques prohibées dans l'espace public.

Les arcades latérales de la place disposent par ailleurs de bornes chasse-roues conservées, destinées à protéger leurs angles des véhicules en circulation. Autrefois généralisées dans le quartier, ces bornes ont été progressivement supprimées pour limiter les saillies sur le trottoir et en maximaliser le confort.



Ces éléments et les similarités qu'ils entretiennent contribuent à donner à la place Royale une physionomie harmonieuse, et à en réguler les usages tout en s'intégrant de manière discrète dans le paysage urbain. Les inventorier et les préserver est essentiel pour maintenir la cohérence de l'espace.

Dégradation de la qualité de la place Royale

En dépit de son intérêt patrimonial, le système de voirie de la place Royale a progressivement été dégradé depuis les années 1960, sous l'accentuation de la pression automobile et la prégnance de la ségrégation modale. À l'heure actuelle, celle-ci souffre de plusieurs altérations :

– La multiplication de la signalisation :

La place Royale a connu une importante multiplication des panneaux de signalisation, dont l'impact visuel est considérable (cf. page 63). Ceux-ci sont de nature diverse : outre les feux de signalisation et les signes destinés à réguler la circulation, la place et ses abords comprennent plusieurs bornes d'information touristique, ainsi que des calicots dont la hauteur altère la lisibilité des façades.

→ **Piste d'aménagement à privilégier** : Si l'utilité de ces dispositifs en termes de sécurité publique ou de commodité n'est pas contestable, leur intégration à un espace patrimonial remarquable nécessite des précautions visuelles (→ III. 3. 2).

– L'altération du revêtement :

Le pavage actuel de la place Royale est endommagé, par manque d'entretien. Quoique ce type de revêtement se prête à un repavage partiel, la solution privilégiée ces derniers mois est la pose malencontreuse de rustines d'asphalte.

→ **Piste d'aménagement à privilégier** : Le revêtement en pierre naturelle est une donnée essentielle de l'identité et de l'intégrité de la place Royale, il est important de le maintenir en état et d'assurer son entretien (→ III. 3. 1).

– La dégradation des parcours :

L'intensification du trafic automobile, l'aménagement actuel de la place et la présence de traversées piétonnes contraignantes rendent l'accès au centre de la place Royale difficile pour les piétons, réduisant la lisibilité de l'espace. L'articulation entre la place et le Parc s'en trouve fortement dégradée.

→ **Piste d'aménagement à privilégier** : Les futurs aménagements doivent favoriser l'appropriation de la place par tous ses usagers, et garantir leur liberté de déplacement.



Figure 33 : asphaltage partiel de la place Royale, 2019.

À l'occasion du Tour de France 2019, une partie du pavage patrimonial de la place Royale a été supprimé et remplacé par de l'asphalte. La zone altérée est cerclée de bordures de béton, et présente une morphologie irrégulière. Les voies de tram au centre de la chaussée n'ont pas été transformées.

Impact de l'aménagement actuel sur la scénographie urbaine

L'aménagement actuel de la place Royale, mis en œuvre à la fin des années 1990, contribue à amplifier les altérations précédemment évoquées.

Le centre de la place est désormais cerné par une série de bornes reliées par des chaînes, conceptuellement inspirées par les bornes chasse-roues du XVIII^e siècle. Pourtant, si celles-ci avaient pour vocation de protéger les façades, elles n'étaient pas destinées à prohiber la libre circulation sur la place.



Figure 34 :
bornes de la
place Royale

La position de ces bornes et leur caractère fermé réduisent les possibilités pour les piétons de se déplacer ailleurs que sur les trottoirs, dont la fonction première n'était pourtant pas circulatoire (→ 1. 1. 1. 2). Se placer au centre de l'espace est pourtant une nécessité pour pouvoir apprécier la qualité du paysage urbain de la place Royale : la démarche permet non seulement de se repérer de manière plus aisée dans les artères environnantes, mais surtout de profiter dans leur pleine mesure de l'architecture et des perspectives urbaines du quartier.

Par ailleurs, la configuration d'origine de la place induisait au passant le sens de la promenade dans le quartier Royal. En se positionnant à proximité de la statue centrale, le promeneur est intuitivement guidé vers le Parc, dont l'entrée est parfaitement alignée au débouché de la place Royale.



1.5.3. Les abords du Parc

En poursuivant son parcours depuis la Place Royale, le promeneur gagne les abords du Parc de Bruxelles, et pénètre dans un quartier à l'ordonnancement géométrique rigoureux, doté de nombreuses perspectives urbaines et d'une scénographie d'une grande qualité.

Le quartier du Parc est structuré autour de quatre artères majeures⁸² :

- **La rue Royale** prolonge par un coude de 22 degrés l'axe de la place Royale. Le front de rue est interrompu par trois passages dégageant des vues vers le bas de la ville, notamment l'actuelle rue Baron Horta, qui assure la jonction vers la rue Ravenstein. Ces trois passages sont disposés dans la prolongation des chemins du Parc ; ils disposent d'équivalents symétriques dans la rue Ducale.
- **La rue Ducale** présente, contrairement à la rue Royale, un front de rue partagé entre deux hauteurs de façades. Le rythme induit par ces différences lui confère, avec la rue de la Loi, une allure monumentale. Elle se termine par le Palais des Académies, ancien palais princier construit entre 1823 et 1828 par Charles Vander Straeten et Tilman-François Suys.
- **La rue de la Loi**, ancienne rue de Brabant présente un traitement de façade monumental, organisé symétriquement autour du Palais de la Nation.
- **La place des Palais**, ancienne rue de Bellevue, dont la largeur importante dégage la vue vers le Palais Royal.

Larges et rectilignes, ces artères ont rapidement été dotées de trottoirs confortables et d'un éclairage public luxueux. Au XIX^e siècle, leur situation aux abords du Parc et la qualité de leur revêtement en ont fait un des lieux de parade privilégiés pour les attelages de l'aristocratie. En dépit d'altérations liées à l'évolution de la circulation, ces rues ont conservé leur profil historique, ainsi qu'un important patrimoine viaire.

Le trottoir du Parc

L'élément le plus significatif de ce point de vue est sans doute le trottoir entourant le Parc. Large de trois mètres, il est couvert de dalles de pierre bleue bouchardées longues de 80 cm et larges de 55 cm. Rythmé par un alignement de réverbères reproduits dans un style ancien, celui-ci n'est pas destiné à recevoir d'autre mobilier urbain, pour favoriser les conditions de la promenade.

Le trottoir est un élément essentiel du profil de voirie des rues du quartier Royal : introduit pour la première fois dans les rues longeant le Parc à la fin du XVIII^e siècle et remanié lors de la phase d'aménagement des années 1840, il est destiné à

Figure 35 : le trottoir entourant le Parc de Bruxelles



⁸² Xavier DUQUENNE, *Le parc de Bruxelles*, Bruxelles, CFC Éditions, 1993, pp. 30-32.

garantir une circulation commode pour les promeneurs les jours pluvieux. Il a également une grande importance esthétique, renforçant la régularité de l'aménagement et soulignant élégamment les perspectives urbaines qui structurent le quartier. Aussi, il est à déplorer que le stationnement automobile et l'adjonction de signalisation ainsi que de parcmètres contrarie sa lisibilité. La grille du Parc, édiflée sur les plans de Suys, prolonge en hauteur le trottoir. Sa plinthe moulurée est réalisée dans la même pierre bleue, de même que les socles des piliers disposés aux coins du Parc.

La rue Royale

La rue Royale offre une perspective s'étalant sur près de deux kilomètres, du portique de l'église Saint-Jacques à l'église Sainte-Marie. Initialement longue de cinq cent mètres, jusqu'à la porte de Louvain, elle permettait de prolonger la promenade du quartier Royal. Sa situation en a néanmoins progressivement fait un axe de circulation majeur de la ville, qui a contribué à intensifier le trafic sur la place Royale⁸³.

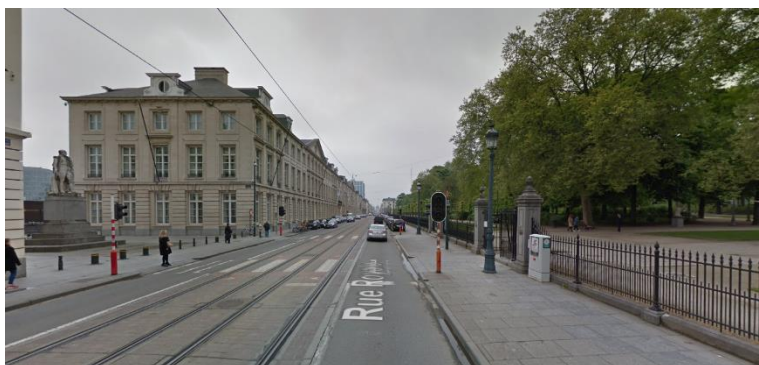


Figure 36 : la rue Royale.

En dépit d'un revêtement complexifié et de la multiplication du mobilier urbain, la rue Royale a préservé son profil néoclassique, notamment le trottoir historique longeant le Parc de Bruxelles.

(Google Streetview, 2013.)

Parcourue depuis les années 1870 par le tram, la rue Royale présente aujourd'hui un revêtement pavé en son centre et asphalté de part et d'autre des voies de tram, qui témoigne de la complexification de l'aménagement urbain au XX^e siècle. La multiplication du marquage au sol ainsi que les nombreux éléments de mobilier urbain qui l'occupent (abris de transport en commun, stations de vélos partagés, potelets, feux de signalisation) accentuent ce phénomène.

La rue Royale a pourtant conservé un trottoir en pierre bleue correspondant au type de paysage urbain du quartier, et présente à hauteur de l'hôtel Errera une grille de coin du XIX^e siècle parfaitement conservée. Ce type de mobilier urbain hérité participe au caractère authentique du paysage urbain, et constitue un intéressant témoignage patrimonial qu'il convient de préserver (→ III. 3. 3. 1).

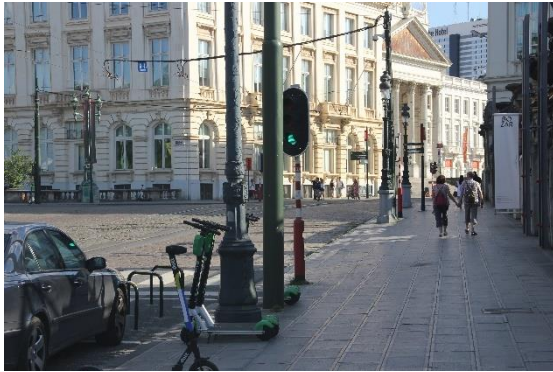
La rue Baron Horta

À hauteur de la première allée transversale du Parc, le promeneur découvre perpendiculairement à la rue Royale la rue Baron Horta, actuellement aménagée sous forme de place piétonne. Adjacente au Palais des Beaux-Arts, celle-ci comporte un escalier monumental, permettant pour les passants de rejoindre la rue Ravenstein. À titre historique, cette rue latérale au Parc accueille la première statue dédiée à un personnage public qui ne soit ni royal ni sacré, le général Augustin-Daniel Belliard.

⁸³ Christophe LOIR, *Bruxelles néoclassique*, op. cit., p. 114.

Focus sur l'encombrement du paysage urbain néoclassique

La ville néoclassique se caractérise par son ordonnancement et l'efficacité visuelle de ses espaces publics, dont la lisibilité est renforcée par un aménagement sobre et discret. L'augmentation des signes circulatoires et touristiques dans l'espace public, ainsi que la prolifération d'installations diverses, perturbe ce paysage urbain. La réduction de l'encombrement de l'espace public est un enjeu majeur de la ville néoclassique (→ III. 3. 2).



Rue Royale



Rue de la loi



Rue Ducale



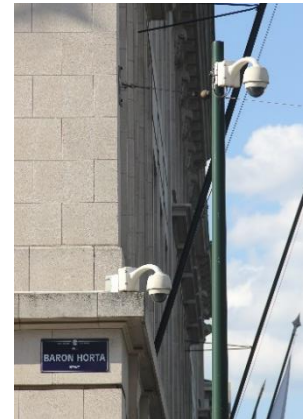
La statue du Général Belliard, configuration originelle (IRPA).



Streetview, 2013.

Si le socle de la statue est désormais dégagé et la place piétonnisée, celui-ci était à l'origine entouré d'une grille parallépipédique, réalisée par Suys selon une formule analogue à celle mise en œuvre sur la place Royale. Le revêtement de sol original prolongeait celui de la rue Royale, permettant la circulation autour de la statue. À diverses échelles, le quartier Royal agrège des typologies d'aménagement public d'une grande modernité pour ses contemporains, dont la rue Baron Horta constitue un intéressant témoignage.

La configuration initiale est évoquée dans l'aménagement actuel, qui s'articule autour d'une petite zone centrale pavée, entourée de trottoirs surbaissés et élargis. Il faut néanmoins déplorer l'implantation de potelets de deux modèles dans l'axe de la perspective ; ainsi que la multiplication des caméras de surveillance, très rapprochées, qui encombrant l'espace.



La rue de la Loi

La rue de la Loi est un axe important de circulation à l'échelle de la ville, sur lequel est par ailleurs établi l'itinéraire Cyclable Régional n°4. À hauteur du Parc, elle occupe pourtant un rôle important dans le cheminement du passant, concluant la promenade. En de l'allée centrale du Parc, le piéton découvre l'ancien Conseil de Brabant, actuel Palais de la Nation. De part et d'autre du bâtiment, la rue présente une composition architecturale particulière : quatre hôtels particuliers sont disposés de manière tout à fait symétrique autour de celui-ci, reliés entre eux par des portails. Ce principe de symétrie, qui sera décliné dans d'autres quartiers et artères bruxellois⁸⁴, prolonge la logique spatiale de la place Royale à l'issue de la promenade, et contribue à la monumentalisation du paysage, que l'aménagement de voirie renforce.

Asphaltée à l'heure actuelle sur toute sa longueur, la rue est néanmoins sujette à plusieurs dégradations : de nombreux panneaux de circulation l'encombrent, tandis qu'un marquage au sol appuyé complexifie l'espace, notamment à hauteur du croisement avec la rue Ducale. Celui-ci rompt la palette chromatique dominante du quartier Royal, par la présence d'une piste cyclable rouge tracée sur le revêtement.

⁸⁴ C'est notamment le cas de la rue Coppens, cf. *supra*, et de la rue de l'Infirmier, dans le quartier du Grand Hospice.

Focus sur le chromatisme du paysage urbain néoclassique

Une des innovations de la ville néoclassique est de généraliser le recours à la façade enduite, dans des tons uniformes clairs. La place des Martyrs et le quartier Royal ont à cet égard joué un rôle précurseur, la colorimétrie de ce dernier étant définie dès sa phase de conception⁸⁵. Ces teintes s'accordent avec les matériaux minéraux privilégiés pour certains éléments de façade ainsi que pour l'aménagement de la voirie, tels que la pierre bleue et le porphyre.



Rue de la Loi

Dans cet exemple, la teinte de la piste cyclable altère la perception globale de l'espace public et son unicité. En contexte patrimonial, des solutions visuellement moins invasives doivent être privilégiées (→ III. 2. 1. 2).

⁸⁵ LOIR, Christophe, *Bruxelles néoclassique*, op. cit., p. 176.

La rue de la Loi a pourtant conservé d'importants éléments de voirie patrimoniaux.

– **Des bornes assurant la cohérence du quartier**

Aux extrémités du Parc, la grille de Suys est rythmée par des bornes en pierre bleue surmontées d'un élément décoratif. Ceux-ci accentuent le jeu de correspondances à l'échelle du quartier : leur socle en pierre est taillé sur le même modèle que les bases des réverbères de la place Royale, tandis que la partie supérieure correspondait aux éléments décoratifs de la grille disparue de la statue de Godefroid de Bouillon.



Détail de la place Royale au début du vingtième siècle (A.V.B., F.I., J-1327.)



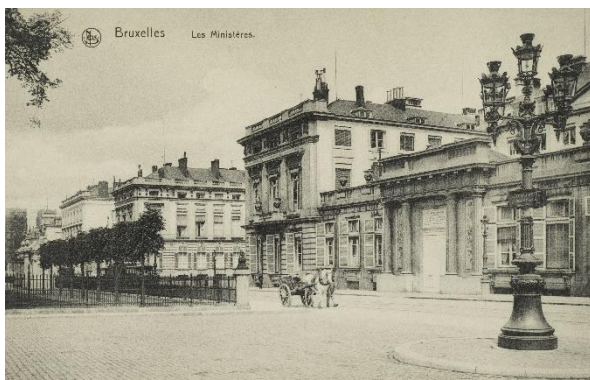
Bornes et bases des candélabres, place Royale et à côté du théâtre du Parc, 2019.

Figure 37 : cohérence des éléments décoratifs du quartier Royal

– **Le candélabre monumental du théâtre du Parc**

Au centre de la place aménagée devant le théâtre du Parc, un réverbère monumental à cinq becs est conservé, entouré d'un trottoir circulaire. Ce dispositif, extrêmement rare dans la ville contemporaine, illustre une formule urbaine qui se généralisa au centre des places au XIX^e siècle. Généralement disposé à proximité des lignes de tramway, les trottoirs circulaires organisent la circulation et l'espace, et constituent une forme de « refuge piéton ».

Le caractère monumental de cet éclairage se justifie par sa position stratégique devant le théâtre, dont les abords requièrent un éclairage de qualité lors des mouvements des spectateurs. Parmi de nombreux exemples, un candélabre similaire se trouvait au centre de la place de la Monnaie au début du XX^e siècle. Aujourd'hui cerné de rangements pour vélos et entouré par le stationnement automobile, le candélabre monumental a fortement perdu en visibilité.



(Urban.Brussels – Centre de documentation)



Figure 38 : le candélabre monumental du théâtre du Parc

– La pierre bleue de Wincqz

À hauteur du Palais de la Nation, le trottoir du Parc présente un aménagement exceptionnel : une imposante dalle de pierre bleue de 8 mètres de long sur 2 mètres 55 de large et 20 centimètres de hauteur est intégrée au dallage. Présentée en 1847 lors de l'Exposition des Produits de l'Industrie nationale, celle-ci témoigne du remarquable savoir-faire des carriers de Soignies, et impressionne par ses dimensions hors-normes. Celle-ci a été réalisée dans les ateliers Wincqz, fournisseur du dallage des galeries Saint-Hubert. Elle a été installée à son emplacement actuel en 1851.



Figure 39 : la dalle de pierre bleue monumentale du trottoir du Parc

1.6. Conclusion

Le quartier Royal constitue, tant par sa superficie que par les nombreux éléments patrimoniaux qu'il renferme, un témoignage unique à Bruxelles des aménagements néoclassiques des XVIII^e et XIX^e siècles. Le système de voirie qui y est progressivement mis en place et perfectionné dans les années 1840 constitue un modèle d'aménagement dont les formules seront déclinées jusque dans les années 1920, lors de la construction de l'avenue Franklin Roosevelt.

À l'échelle européenne, le patrimoine viaire du quartier Royal constitue un **exemple unique de voirie moderne** mise en œuvre une dizaine d'années avant les grandes transformations urbaines haussmanniennes, bénéficiant des apports et du savoir-faire de l'industrie belge.

En dépit de dégradations progressives au XX^e siècle, liées à l'augmentation de la pression automobile et au développement de la ségrégation modale, celui-ci a jusqu'à présent conservé ses principales caractéristiques, constituant un paysage urbain historique néoclassique remarquable. Il est hautement souhaitable que les futures politiques de gestion et d'aménagement du Quartier respectent ce caractère, et développent des synergies patrimoniales (→ [partie III](#)).

2. Le quartier du Grand Hospice

Avec le quartier Royal, le quartier du Grand Hospice constitue à Bruxelles un des plus remarquables témoignages des opérations d'embellissement à grande échelle de la ville néoclassique. Édifié à l'emplacement de l'ancien béguinage de Bruxelles entre 1824 et 1827 par l'architecte Henri Partoes⁸⁶, il inaugure des formules urbanistiques novatrices, et témoigne d'un nouveau rapport à l'espace public qui émerge dans les premières années du XIX^e siècle. Resté essentiellement résidentiel et en dehors des axes majeurs de circulation, **le quartier du Grand Hospice comporte de nos jours un remarquable patrimoine viaire, et constitue un des plus importants paysages urbains néoclassiques de Bruxelles.**



(Urban.Brussels – Centre de documentation)

Le périmètre du quartier du Grand Hospice (Bruciel, 2015.)

2.1. Du Béguinage au Grand Hospice

Depuis le XIII^e siècle, Bruxelles comporte un quartier de béguines, isolé de la ville et structuré à partir du XIV^e siècle autour d'une église de style gothique. Dégradée à la fin du XVI^e siècle, celle-ci est progressivement restaurée, puis entièrement reconstruite dans le style baroque. En dépit de cinq siècles d'existence, l'annexion des Pays-Bas autrichiens à la France en 1794 et la suppression des structures héritées de l'Ancien Régime sonnent le glas du Béguinage de Bruxelles, dont la disparition est actée en 1797⁸⁷. La gestion des activités de charité jusqu'alors assurées par les béguines incombe à l'Administration des Hospices, qui va gérer le patrimoine immobilier du quartier, et progressivement transformer les anciennes maisons du XVII^e siècle au fur et à mesure de la disparition de leurs occupantes.

⁸⁶ Henri Partoes (1790-1873) est un architecte néoclassique formé de manière autodidacte. Entré à l'Administration des Hospices bruxellois en 1814, il en rénove progressivement les bâtiments, jusqu'à établir le plan du Grand Hospice, dans le quartier du Béguinage, qu'il complète avec de nombreuses maisons d'habitation privées. Représentant majeur du néoclassicisme dans la première moitié du XIX^e siècle, sa pratique a une forte dimension urbanistique : outre divers projets d'aménagement d'artères, il va collaborer avec Werry à l'extension de la rue Royale. Denis COEKELBERGHS et Pierre LOZE (dir.), *Un ensemble néoclassique à Bruxelles : le Grand Hospice et le quartier du Béguinage*, Bruxelles, IRPA, 1983, pp. 105-127.

⁸⁷ ASSOCIATION DU PATRIMOINE ARTISTIQUE, *Le quartier du Béguinage et le Grand Hospice*, Bruxelles, (Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire n°4), pp. 6-20.

Progressivement, le Béguinage sort de son isolement et est intégré à la ville. Son église, consacrée à Saint Jean-Baptiste, rejoint la paroisse du Finistère. En 1818, le Conseil des Hospices a pour projet d'y édifier une série de bâtiments, et en confie la réalisation des plans à un jeune architecte autodidacte, Henri Partoes. Les travaux préparatoires s'étendent sur deux ans, durant lesquels Partoes conçoit le projet de regrouper les différents locaux prévus par le Conseil des Hospices en un seul bâtiment, à portée monumentale⁸⁸.



Figure 40 : la façade principale du Grand Hospice et la rue de l'Infirmerie, conçues par Henri Partoes (Urban.Brussels, centre de documentation).

Le caractère monumental du bâti est souligné par l'agencement géométrique de l'espace public et ses figures de composition.

Les plans définitifs du bâtiment sont approuvés en février 1822, et l'ensemble construit entre 1824 et 1827. L'hospice conçu par Partoes se présente sous la forme d'un vaste quadrilatère, calculé selon les principes géométriques stricts de l'architecte français Durand. Celui-ci est divisé en deux cours, correspondant aux quartiers des hommes et des femmes, tandis que les façades, volontairement dépouillées, bénéficient d'un traitement monumental par leur régularité et leurs proportions.

Ce caractère monumental est renforcé par une des plus importantes caractéristiques du projet de Partoes, sa portée urbanistique. L'hospice « s'intègre dans une composition urbanistique qui, avec les places et les rues environnantes, forme un ensemble très significatif. La relation de l'espace et des monuments publics avec les maisons privées s'ordonnant régulièrement exprime clairement une conception de la ville et de la citoyenneté. »⁸⁹

⁸⁸ Denis COEKELBERGHS et Pierre LOZE (dir.), *Un ensemble néoclassique à Bruxelles, op. cit.*, p. 117.

⁸⁹ ASSOCIATION DU PATRIMOINE ARTISTIQUE, *Le quartier du Béguinage et le Grand Hospice, op. cit.*, p. 24.

Cette dimension urbanistique s'explique par le souhait de la Régence de Bruxelles d'édifier le bâtiment le plus en recul possible par rapport à l'église du Béguinage, pour offrir un nouvel axe de circulation commode entre le quai à la Houille et la rue de Laeken⁹⁰. Le projet proposé par l'architecte va dès lors consister à ouvrir de larges rues aux abords du bâtiment, permettant de l'appréhender en un coup d'œil. L'articulation de celui-ci avec le plus important vestige du quartier du Béguinage, l'église Saint Jean-Baptiste, fait également l'objet d'un soin tout particulier : cette démarche témoigne d'un double processus de monumentalisation et de laïcisation de l'espace collectif, le bâtiment civil bénéficiant d'un traitement équivalent, si pas plus favorable, à celui de l'institution religieuse⁹¹.

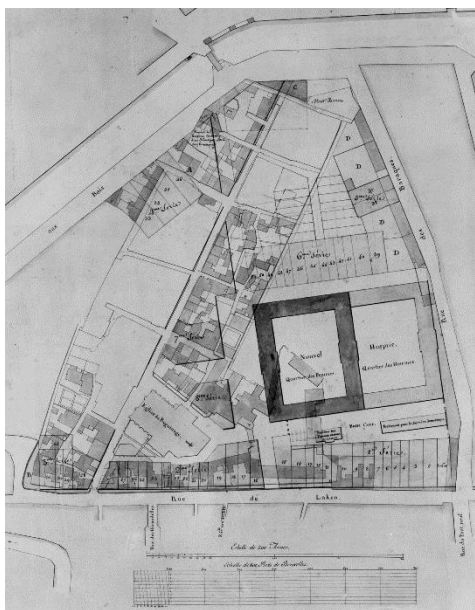


Figure 41 : plan du quartier du Grand Hospice, ca. 1822.
(A.V.B., F.I., C-11700.)

Sur ce plan dû à Henri Partoes, on constate la dimension urbanistique du projet du Grand Hospice. La rue du Grand Hospice, parallèle à la façade avant du bâtiment, s'élargit pour créer un véritable parvis devant l'institution. Une rue axiale perpendiculaire, la rue de l'Infirmérie, permet au passant de découvrir progressivement l'ampleur du bâtiment.

La rue diagonale sur la gauche du plan est l'ancienne rue du Béguinage, qui était la principale voie d'accès du quartier disparu. Son étroitesse contraste nettement avec la largeur et la régularité des nouvelles artères.

Par conséquent, le quartier est constitué autour de deux principaux pôles :

- **Au nord, l'Hospice à proprement parler**, et les rues qui permettent d'en dégager la vue. La rue de l'Infirmérie, axiale et ponctuée de maisons bourgeoises édifiées par Partoes lui-même, dont les formules stylistiques et de composition contribuent à la mise en valeur du bâtiment.
- **Au sud, l'église Saint Jean-Baptiste**, dont la façade était originellement parallèle à l'ancienne rue du Béguinage, alors le principal axe de circulation du quartier. En 1856, une place semi-circulaire de trente-huit mètres de diamètre est aménagée devant l'église, doublée de trois nouvelles rues rectilignes formant une composition en étoile jusqu'au quai au Bois à Brûler.

2.2. La voirie du quartier du Grand Hospice

Le projet de Partoes ne se cantonne pas à l'élaboration d'un ensemble bâti. Dans le traditionnel prolongement urbanistique des architectes néoclassiques, celui-ci propose d'adopter des formules d'aménagement de la voirie qui constituent la synthèse des innovations viaires des années 1820.

⁹⁰ Denis COEKELBERGHS et Pierre LOZE (dir.), *Un ensemble néoclassique à Bruxelles*, op. cit., p. 125.

⁹¹ Christophe LOIR, *Bruxelles néoclassique*, op. cit., p. 137.

En termes de composition tout d'abord, Partoes soigne la transition entre les artères nouvellement créées et le tissu d'Ancien Régime autour du chevet de l'église Saint Jean-Baptiste en recourant à un dispositif qui se multiplie à l'époque, le pan-coupé. Ce dispositif consistant à couper dans un angle d'environ 45 degrés le coin d'un bâtiment présente des vertus circulatoires et scénographiques dans l'espace urbain : il permet de dégager la vue des passants et des conducteurs, tout en contribuant à hiérarchiser les voies à l'échelle d'un quartier⁹². Dans le cas de la travée biaisée entre la rue du Lilas et la rue de l'Infirmierie (fig. 42), le recours à un pan-coupé doté de baies obstruées permet de ménager une transition stylistique entre l'artère d'Ancien Régime, et la nouvelle rue large et rectiligne.



Figure 42 : pan-coupé à l'entrée de la rue du Lilas.

Les revêtements et dispositifs privilégiés par Partoes témoignent par ailleurs d'une grande modernité. Des lithographies dues à Goetghebeur et Jobard, représentant respectivement une vue aérienne du bâtiment et la façade arrière donnant sur la rue du Canal permettent d'en apprécier les caractéristiques, et le contraste qu'entretiennent les nouvelles artères par rapport aux anciennes rues du Béguinage.

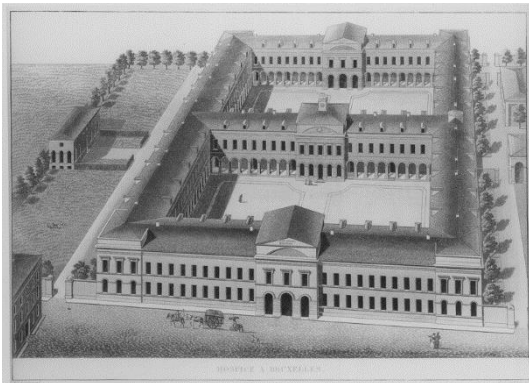
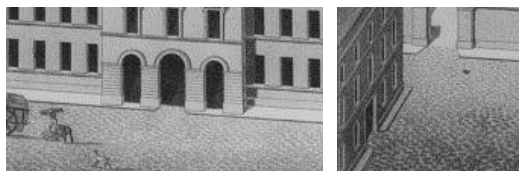


Figure 43 : vue aérienne du Grand Hospice, lithographie de Goetghebeur (IRPA, ca. 1830.)



À l'avant de l'Hospice, l'élargissement de la rue du Grand Hospice forme une sorte de parvis à la composition régulière.

L'espace est initialement totalement dépouillé, pour permettre au passant d'apprécier l'étendue de la façade monumentale du bâtiment d'un coup d'œil, ainsi que pour favoriser le jeu de correspondances entre celle-ci et les maisons bourgeoises qui entourent la place.

Au sol, la voirie est pavée, et les bâtiments sont dotés de trottoirs dont la largeur restreinte souligne le caractère partagé de la chaussée. Ceux-ci sont interrompus à hauteur des portes cochères des bâtiments.

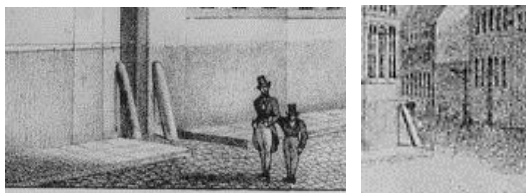


À l'arrière du bâtiment, le contraste avec la rue du Canal, dont la modernisation du bâti est bien entamée, est plus net. Les lignes de façades qui font face à l'Hospice sont plus sinueuses, et témoignent du caractère organique de la ville d'Ancien Régime.

L'Hospice est le seul bâtiment doté de trottoirs dans la rue ; à l'instar de la façade principale, celui-ci est interrompu devant les entrées carrossables du bâtiment. Des imposantes bornes chasse-roues ponctuent les accès, pour protéger

⁹² *Ibid.*, p. 285.

Figure 44 (page précédente) : la rue du Canal et la façade arrière de l'Hospice, lithographie de Jobard (IRPA, ca. 1830.)



la maçonnerie des bâtiments des dégradations des voitures.

L'espace public est partagé, le trottoir occupe ici une fonction davantage protectrice et esthétique, renforçant l'assise du bâtiment dans l'espace public.

À l'arrière-plan, on distingue une lanterne accrochée sur un support en bois, une formule analogue aux premiers réverbères au gaz du quartier Royal, installés dans le courant des années 1820.

2.3. Les transformations de 1856

Jusqu'en 1856, la principale voie d'accès au quartier du Grand Hospice demeure l'ancienne rue du Béguinage, qui malgré des opérations progressives de modernisation⁹³ conserve une physionomie hybride : pavée et dotée de trottoirs, elle demeure néanmoins étroite et peu commode à la circulation au regard des rues percées par Partoes.

Le contraste entre les espaces néoclassiques régularisés des abords de l'Hospice et les vestiges de la trame urbaine de l'ancien Béguinage va conduire dès l'été 1855 les autorités à élaborer un vaste projet de réaménagement de cette partie du quartier, qui lui donnera sa physionomie définitive. Celui-ci se résume à trois opérations :

- **L'aménagement d'une place semi-circulaire** de 38 mètres de diamètre, faisant office de parvis pour l'église Saint Jean-Baptiste, divisant la rue du Béguinage en deux parties distinctes ;
- **La transformation de trois impasses attenantes à la rue du Béguinage en véritables rues** rayonnantes depuis la nouvelle place : la rue du Peuplier dans l'axe de l'église, les rues du Rouleau et du Cyprès permettant de dégager des points de vue obliques sur sa façade.
- **Le réalignement et l'élargissement de la rue du Béguinage**, pour lui donner une morphologie comparable aux trois rues percées.

Le projet est porté conjointement par le Conseil d'administration des Hospices, propriétaire de nombreuses maisons dans les environs de l'église du Béguinage, et les autorités communales. Pour le Conseil des Hospices, celui-ci s'apparente à une opération de spéculation immobilière : les nouveaux terrains issus du réaménagement pourront être loués ou revendus avec une importante plus-value liée à la modernisation du quartier. Quant à la ville, elle le conçoit comme une opportunité de transformer un tissu urbain ancien, dont l'inadéquation avec l'évolution de la circulation urbaine est de plus en plus notable⁹⁴, en un quartier modèle.

⁹³ Peu à peu, les anciennes maisons à pignon sont transformées selon les critères néoclassiques. Certains bâtiments, notamment dans la rue du Béguinage et les rues du Lilas et du Marronnier, présentent encore des appareils de maçonnerie en épi, caractéristiques du XVII^e siècle.

⁹⁴ Dans les années 1850, les opérations de modernisation de la ville ancienne s'intensifient au nom de préoccupations circulatoires et hygiéniques. Ces deux enjeux se rencontrent fréquemment.

La section des travaux publics défend le plan proposé devant le conseil communal au nom de trois arguments⁹⁵ :

- **La salubrité publique**, trois impasses étant supprimées et transformées en rues de dix mètres de large.
- **L'embellissement** du bas de la ville, permettant à la fois de « dégager un beau monument, [faciliter] l'accès du canal et [substituer] de belles rues à des impasses »⁹⁶.
- **L'emploi de la population ouvrière** : le projet est destiné à être réalisé pendant l'hiver, saison où les chantiers privés se raréfient.

Au sein du conseil communal, la portée du projet fait débat : l'argument de salubrité publique est rapidement estompé au profit de l'esthétique, et de la volonté de créer un ensemble de prestige doté de larges artères. La principale demande des membres du conseil est le dégagement de l'église Saint Jean-Baptiste, dont la façade ne pouvait alors être découverte que de côté, par la rue du Béguinage. Ainsi, pour retrouver la « magnificence de [sa] façade, que l'œil n'a pu, jusqu'ici, embrasser que très imparfaitement », le conseiller Vanderlinden estime « qu'indépendamment de la question d'assainissement, nous pouvons bien nous préoccuper de la question d'art. »⁹⁷ Ce point de vue est plébiscité, si bien qu'il est décidé de donner à la rue du Peuplier une largeur de douze mètres, normalement réservée aux principaux axes de circulation de la grande voirie.



Plan de Craan, 1835.



Plan de Popp, 1866.

Figure 45 : le quartier du Grand Hospice, avant et après les transformations de 1856.

Le plan est adopté le premier décembre 1855, et mis à l'enquête publique. Si la percée de trois nouvelles artères ne suscite pas d'opposition de la part des habitants, l'élargissement de la rue du Béguinage, quelque peu placée « hors du temps » par son gabarit, fait l'objet de trois réclamations.

Ces réclamations illustrent l'émergence progressive, dans la seconde moitié du XIX^e siècle, d'un courant attaché à l'apparence irrégulière de certaines rues anciennes, dont la contribution à l'identité du paysage urbain est soulignée. Pour les autorités, cette situation conduit à un dilemme entre la

⁹⁵ B.C.B., 1855, II, p. 492.

⁹⁶ *Ibid.*

⁹⁷ *Ibid.*, p. 567.

volonté de moderniser à large échelle la ville et l'adapter aux conditions nouvelles de circulation, et la préservation de son « caractère » originel.

Dans le cas de la rue du Béguinage, le débat penche en faveur d'une exception aux nouvelles normes de largeur et de régularité de la voie publique. Considérée comme ne faisant pas partie « de celles qui exigent une grande largeur »⁹⁸, car secondaire dans le schéma de circulation du quartier dès lors qu'une vaste place et des rues rayonnantes avoisinantes sont aménagées, elle bénéficie finalement d'une solution de compromis : il est décidé d'augmenter sa largeur à concurrence de huit mètres, en ne réalisant toutefois que son côté impair.

Le 19 janvier 1856, le plan définitif de transformation du quartier est adopté⁹⁹. En dépit de réclamations émanant du ministère de l'Intérieur et de la Commission des Monuments, qui avaient proposé un projet alternatif moins régulier, les autorités communales optent pour le compromis entre l'aménagement d'un espace à la composition géométrique travaillée (la place et ses trois nouvelles rues, dont la largeur varie entre 10 et 12 mètres), et la conservation partielle de la rue du Béguinage.

Pendant les mois d'été de 1856, les nouvelles artères sont percées, moyennant deux légères adaptations d'alignement destinées à préserver des parcelles dont le rachat aurait été coûteux pour la ville. La modernisation de la voirie du quartier du Grand Hospice est par ailleurs plus largement en cours : une adjudication publique a été lancée pour construire de nouveaux égouts dans le quartier, dont les nouvelles artères sont désormais dotées de larges trottoirs rectilignes conformes aux derniers règlements communaux. Son éclairage est assuré par des réverbères au gaz, principalement accrochés sur les façades, ainsi que par des modèles sur pied aux principales intersections et devant la façade de l'église Saint Jean-Baptiste.



La création d'un parvis semi-circulaire devant l'église du Béguinage a permis aux autorités de rénover le système de voirie du quartier. Des trottoirs réguliers construits d'après les dispositions réglementaires sont mis en œuvre, de même qu'un éclairage au gaz performant.

Cette situation accentue le contraste avec le chevet de l'église, qui a préservé sa forme originelle et des trottoirs encore transitoires (cf. infra).

Figure 46 : le réaménagement des abords de l'église Saint Jean-Baptiste dans la seconde moitié du XIX^e siècle

Cet aménagement qualitatif accentue le contraste qu'entretiennent ces nouvelles rues avec les dernières parties du tissu urbain hérité, les rues du Lilas et du Marronnier, situées derrière le chevet de l'église Saint Jean-Baptiste. Au début des années 1860, leur apparence est durement jugée par la ville de Bruxelles : pour l'ingénieur des travaux publics Jamaer, la rue ne permet plus une circulation commode, et constitue par ailleurs « un passage très dangereux pendant la nuit »¹⁰⁰ du fait de son caractère sinueux.

⁹⁸ B.C.B., 1855, II, p. 563.

⁹⁹ B.C.B., 1856, I, p. 52.

¹⁰⁰ A.V.B., T.P., 24569, Alignement des rues du Lilas et du Marronnier, Rapport de Jamaer, 10 février 1862.

Aussi, lorsqu'un propriétaire introduit à la fin de l'année 1861 une demande pour transformer le mur arrière de sa propriété, contigu à la rue du Marronnier, l'administration communale définit en urgence un nouveau plan d'alignement portant la largeur de la rue à six mètres¹⁰¹. Sanctionné par un arrêté Royal le 12 avril 1862, le nouvel alignement régularise le profil de la rue, mais n'en altère pas fondamentalement le tracé. Quoique celui-ci soit à l'origine de deux ruptures d'alignement dans la rue, il n'a pas été totalement appliqué : la situation retirée des rues du Lilas et du Marronnier leur a permis de conserver un important patrimoine viaire, détaillé un peu plus loin.

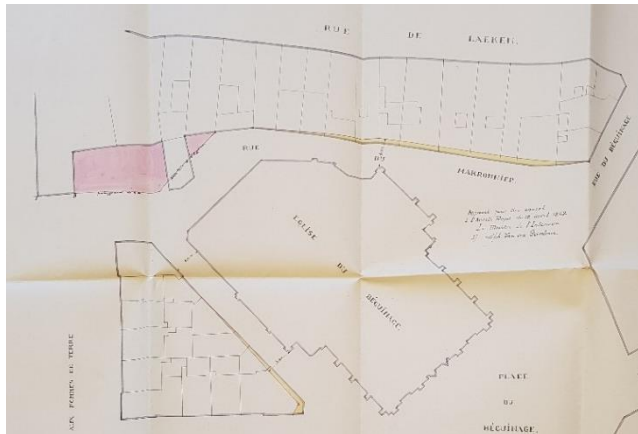


Figure 47 : plan d'alignement des rues du Lilas et du Marronnier, copie de 1922 (A.V.B., T.P., 24569.)

2.4. La tramification du quartier du Grand Hospice

La dernière transformation d'ampleur apportée au quartier du Grand Hospice est l'intégration du tramway dans ses rues, dans les années 1880. À l'instar du quartier Royal, le passage du tram sur la place du Béguinage va imposer une reconfiguration progressive de l'espace, désormais structuré autour d'un candélabre monumental central.



Situation initiale, trottoir rectiligne devant l'église Saint Jean-Baptiste.



Création du trottoir circulaire et adaptation des rails du tramway.



Prise d'importance du trottoir circulaire, redéfinition des parcours.

Figure 48 : les transformations successives de la place du Béguinage sous l'influence du tramway.

¹⁰¹ A.V.B., T.P., 24569, Lettre de Stache à la ville, 7 février 1862.

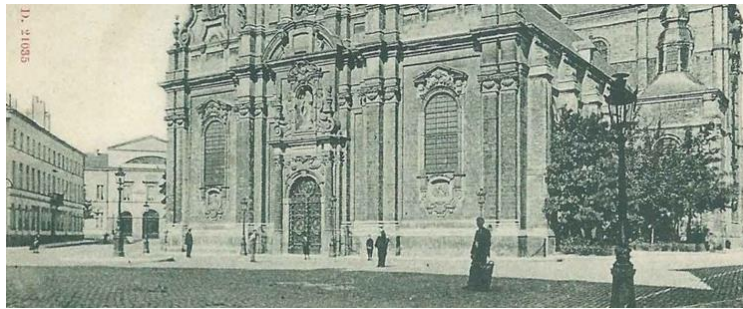
- La configuration de la place du Béguinage dans la seconde moitié du XIX^e siècle

À l'issue des aménagements des années 1850 et 1860, l'église Saint Jean-Baptiste est précédée d'un trottoir rectiligne sur lequel sont disposés quatre réverbères de taille réduite (deux de part et d'autre de la porte axiale, deux aux extrémités du bâtiment). Le tramway relie la place du Samedi à la rue du Grand Hospice en passant par la rue du Cyprès et la rue de l'Infirmerie ; les rails sont orientés à 45 degrés par rapport à la façade de l'église.

- Création du trottoir circulaire et modification du parcours du tramway

Un trottoir circulaire est créé au centre de la place, dans l'axe du trottoir de la rue de l'Infirmerie. Surmonté d'un réverbère à un seul bec, il témoigne de l'émergence de ce type de dispositifs sur les places publiques dans le dernier tiers du XIX^e siècle. Dans la rue de l'Infirmerie, l'éclairage demeure accroché aux façades, pour ne pas perturber la circulation et la lisibilité du trottoir.

La configuration spatiale des rails de tramway est modifiée : ceux-ci sont dédoublés de part et d'autre du trottoir circulaire, qui marque le point d'arrêt des véhicules. Outre l'ancien tracé remontant la rue de l'Infirmerie, une nouvelle ligne de tram est créée dans la rue du Rouleau, remontant le quai au Bois à Brûler pour rejoindre l'ancienne ligne à hauteur du débouché de la rue du Grand Hospice. Des rails sont également posés dans la rue du Béguinage, rejoignant la rue de Laeken. Certains de ces rails sont encore conservés dans la rue du Rouleau, et intégrés au nouveau revêtement de sol.



- Modification du réverbère central et prise d'importance du trottoir circulaire

Dès 1904, le lampadaire central est remplacé par un modèle à deux becs, plus élevé. L'augmentation de l'intensité lumineuse et sa situation centrale sur la place rendent obsolète les deux réverbères à proximité de la porte de l'église Saint Jean-Baptiste, qui sont supprimés. L'année suivante, un panneau indicateur marquant l'arrêt du tramway est adjoint au nouvel éclairage central.

Cette évolution témoigne de l'impact d'un dispositif lié au renouvellement des modes de transport sur l'espace public. Dans la configuration initiale des lieux, le point le plus important de la place du Béguinage se situe au croisement de l'axe de la rue du Peuplier et de la rue de l'Infirmerie : il permet de profiter des deux perspectives monumentales aménagées par Partoes et la ville de Bruxelles. La commodité de circulation du tramway impose de positionner les rails de manière désaxée, et l'apparition d'un trottoir circulaire dans l'axe du trottoir latéral de la rue de l'Infirmerie va susciter un glissement du point central de la place.

Comme dans le cas de la place Royale, cet aménagement central va structurer au XX^e siècle les flux automobiles dans l'espace, et organiser le stationnement jusque dans les années 1960. Celui-ci disparaîtra ensuite, sous la pression automobile, au profit d'un marquage de stationnement au sol.



Figure 49 : la rue du Grand Hospice en 1930
(Photographie Thill, A.V.B., F.I., C-4345.)



Figure 50 : la rue du Marronnier en 1918 (Photographie IRPA).

2.5. L'évolution du quartier au vingtième siècle

Jusque dans les années 1930, l'interdiction du stationnement et la possibilité pour les piétons de circuler librement sur la chaussée vont permettre de conserver intacte la morphologie du quartier définie en 1856. Le parvis de l'Hospice est doté de deux terre-pleins surélevés à la hauteur du trottoir, comportant chacun un alignement d'arbres, deux réverbères centraux et des bancs publics disposés en quinconce. La façade du bâtiment est longée par un trottoir interrompu devant les trois portes centrales, ponctuées de part et d'autre par un réverbère sur un socle de pierre bleue.



Figure 51 : les abords de l'église du Béguinage au début du xx^e siècle (Photographie IRPA).

Page précédente : le tissu urbain présente une grande homogénéité, et toutes les composantes de son aménagement renforcent sa lisibilité. L'espace est dégagé, les éléments de mobilier urbain entretiennent des correspondances stylistiques et matérielles.

L'axe de la rue de l'Infirmierie, où circule le tramway, est dégagé et permet au passant venant de la place du Béguinage de progressivement découvrir l'Hospice. Le trottoir de pierre bleue qui borde l'ensemble de maisons édifiées par Partoes renforce l'apparence monumentale de la perspective, soulignée par la couleur sombre des soubassements des bâtiments. L'éclairage de la rue est symétrique, les réverbères sont accrochés aux façades.

À partir des années 1950, à l'instar du quartier Royal, l'intensification de la circulation va avoir des conséquences sur l'aménagement et l'entretien du quartier du Grand Hospice. Celui-ci n'est néanmoins pas tant touché par l'accroissement des flux de circulation que par la problématique du stationnement automobile, dont la démultiplication dans cet espace dégagé va perturber la lisibilité des formes urbaines, et susciter leur détérioration progressive.



Figure 52 : la rue du Grand Hospice dans les années 1950 (A.V.B., F.I., C-10978.)

Sur cette vue des années 1950, la rue du Grand Hospice a conservé son aménagement hérité du XIX^e siècle, mais sa cohérence visuelle est progressivement dégradée par le stationnement automobile. On constate également que les voies de tramway ont fait l'objet d'un asphaltage partiel plutôt que d'une repose du pavage, présageant de la multiplication de ce type de revêtement dans l'espace public.

L'encombrement et les dégradations du quartier du Grand Hospice atteignent leur paroxysme à la fin des années 1970 et dans les années 1980. La principale nuisance est alors le stationnement automobile. La place du Béguinage est pratiquement intégralement couverte de voitures, rangées devant l'église où un parking improvisé a été mis en place au moyen de marquage au sol. Les autres automobilistes se rangent le long des trottoirs des rues avoisinantes, ou occupent côte à côte les espaces dégagés du parvis du Grand Hospice.



Figure 53 : le quartier du Grand Hospice en 1981 (A.V.B., F.I., C-15957 et C-15990.)

Au même moment, de nombreuses façades dues à Partoes ont subi les effets d'un sévère manque d'entretien : les enduits sont effrités ou noircis, le bâti est dans un état critique. Ce constat vaut

également pour la voirie : plusieurs artères principales dont la rue de l'Infirmierie ont été partiellement asphaltées, notamment à l'emplacement des anciennes voies de tram, et les revêtements pavés présentent de fortes irrégularités.

Les trottoirs, conservés dans leur état du XIX^e siècle, souffrent également d'un manque d'entretien notable et présentent un profil particulièrement irrégulier. Les photographies d'archive témoignent de la diversité des matériaux employés : si les trottoirs des rues en étoile attenantes à la place du Béguinage sont couverts de pavés platine de grès et présentent des pentes diagonales devant les entrées cochères, les deux trottoirs de la rue de l'Infirmierie sont couverts d'un dallage de pierre bleue, dégradé et partiellement comblé avec d'autres matériaux de récupération.



*La rue du Béguinage en 1981
(A.V.B., F.I., C-15958, détail.)*



*Le trottoir d'origine de la rue de l'Infirmierie
(Photographie IRPA, 1975, détail).*

Figure 54 : la voirie et les trottoirs du quartier du Grand Hospice au début des années 1980

En réaction à cette situation, des campagnes de rénovation du bâti et de la voirie du quartier voient le jour dans les années 1980. Dans un premier temps, l'éclairage de la rue de l'Infirmierie est repensé : les anciens réverbères modernes, dont l'apparence jurait avec le paysage néoclassique préservé, sont remplacés par des modèles sur pied d'inspiration historique. Si leur aspect est plus probant, le choix d'un modèle sur pied est contestable, des modèles accrochés aux façades étant plus fidèles à l'aménagement d'origine du quartier.

La question de l'encombrement de la place du Béguinage est également au centre de l'attention. En 1986, la Ville de Bruxelles mène des simulations en vue de substituer aux emplacements de parking une large zone surélevée destinée aux piétons et verdurisée¹⁰². Le stationnement serait reporté sur ses abords, tandis que les lignes des trottoirs, prolongées dans le dallage au sol, renforceraient la géométrie de la place.

Le projet, abandonné, avait pour avantage la réduction de l'emprise de l'automobile dans l'espace public, mais détériorait la cohérence du tissu néoclassique, en rompant l'articulation entre la place du Béguinage et la rue de l'Infirmierie, dont l'entrée végétalisée aurait brisé la perspective vers la façade du Grand Hospice. Celui-ci renforçait par ailleurs la linéarité et la prédominance visuelle de la rue du Peuplier, en prolongeant son empreinte jusqu'à la façade de l'église,

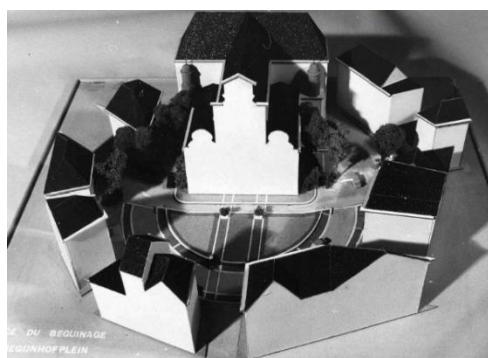


Figure 55 : projet de rénovation de la place du Béguinage, 1986, (A.V.B., ARCH 94.)

¹⁰² A.V.B., ARCH 94.

tandis que les autres artères rayonnantes aménagées en 1856 ne bénéficiaient pas d'un traitement comparable.

La transformation de la place du Béguinage en un promontoire surélevé à destination des piétons n'est néanmoins pas restée lettre morte : ce parti-pris d'aménagement a guidé une large réfection de la voirie du Grand Hospice et de ses abords à la fin des années 1990, qui est la dernière en date dans le quartier.

2.6. Étude paysagère

Contrairement au quartier Royal dont la fonction d'axe de transit à l'échelle de la ville s'est considérablement développée au cours du XX^e siècle, le quartier du Grand Hospice a conservé un ancrage essentiellement local. À l'exception de quelques commerces installés sur la place du Béguinage, les fonctions résidentielles y prédominent, et le quartier apparaît relativement isolé des parcours touristiques, concentrés davantage aux abords de l'église Sainte-Catherine.

Le quartier du Grand Hospice comporte pourtant un important patrimoine néoclassique préservé, tant bâti que viaire.

2.6.1. Adéquation aux critères du paysage urbain néoclassique

Le quartier du Grand Hospice constitue un témoignage unique des opérations de modernisation du tissu urbain d'Ancien Régime dans la première moitié du XIX^e siècle, tandis que ses transformations ultérieures (perçement des rues du Cyprès, du Rouleau et du Peuplier, tramification) illustrent la capacité d'un paysage néoclassique à s'adapter à l'évolution des flux de circulation et des régimes de mobilité en ville. **Celui-ci a conservé les principales caractéristiques de sa scénographie urbaine, ainsi que des ensembles bâtis remarquables par leur homogénéité et leur intégration dans le paysage urbain.**

Composantes du paysage urbain	État de conservation actuel
Scénographie urbaine (perspectives, monumentalisation de l'espace)	Partiellement conservé
L'articulation entre l'église du Béguinage et l'Hospice Pachéco témoignent d'une importante maîtrise des mécanismes de composition de la ville néoclassique : perspectives, jeux de lignes fuyantes, homogénéité de l'espace et des gabarits, symétrie du bâti, etc.	Les perspectives sont globalement dégagées, mais un surplus de stationnement automobile ainsi que la présence d'éléments de mobilier urbain dans les axes structurants du quartier les dégradent. L'interaction entre le bâti résidentiel et les équipements publics est rendue moins perceptible par la difficulté pour les piétons de suivre les parcours historiques du quartier.
Ensemble bâti néoclassique	Conservé
Le quartier du Grand Hospice présente un important patrimoine bâti, constitué autour d'ensembles édifiés par l'architecte Henri	En dépit de transformations internes aux bâtiments, notamment dans l'Hospice, les façades néoclassiques sont intégralement

Partoës, à l'origine du plan de ses rues. Le bâti y entretient donc une forte synergie avec l'espace public.	préservées et offrent une remarquable qualité d'ensemble.
Profil de voirie néoclassique généralisé	Partiellement conservé
Les rues du Grand Hospice témoignent du caractère innovant des aménagements urbains au XIX ^e siècle, et de la manière dont ils sont déclinés dans un tissu ancien en voie de modernisation. Les trottoirs du quartier sont réguliers, et renforcent la composition de l'espace.	Les rues du quartier sont toutes dotées de trottoirs et correspondent au profil typique de la voirie moderne, mais des nombreuses oreilles de trottoirs perturbent la lisibilité de l'agencement spatial.
Revêtement de voirie en pierre naturelle	Conservé
Les rues du quartier du Grand Hospice présentent depuis l'origine un revêtement pavé de porphyre, posé de manière alternée. La chaussée est bombée et dotée de trottoirs couverts de dalles de pierre bleue ou de pavés de grès.	À l'exception d'un tronçon de la rue du Grand Hospice, les artères du quartier ont conservé un revêtement pavé d'origine ou reposé à l'identique.
Mobilier urbain homogène	Partiellement conservé
Le quartier se caractérise par une présence restreinte de mobilier urbain au sol : à l'exception des candélabres de façade de l'Hospice, les dispositifs d'éclairage sont majoritairement accrochés aux façades. Dans la rue du Grand Hospice, des bancs publics permettent au passant de profiter de l'aménagement symétrique des lieux.	L'éclairage du quartier a été renouvelé ; la majorité des réverbères correspondent aux attentes stylistiques de la ville néoclassique. Néanmoins, de nombreux panneaux de signalisation ainsi qu'une importante quantité de potelets surchargent l'espace.
Partage de l'espace public	Détérioré
Les rues du quartier du Grand Hospice sont conçues pour être parcourues indistinctement par tous les usagers, piétons ou dans un véhicule. Il est nécessaire de les parcourir en leur centre pour profiter de la scénographie urbaine et des jeux de symétrie.	Une large part de la place du Béguinage est réservée aux piétons par l'adjonction de potelets, tandis que leur circulation dans les artères structurantes du quartier est cantonnée aux trottoirs, dégradant la lisibilité des formes urbaines.

Il apparaît au vu de ces critères que si le quartier du Grand Hospice a conservé l'essentiel de ses caractéristiques néoclassiques, celles-ci sont partiellement altérées par la surcharge de mobilier urbain, des altérations à la morphologie des trottoirs et éléments structurants du paysage, et une emprise trop importante du stationnement. Les points suivants visent à analyser les éléments patrimoniaux préservés et leurs éventuelles altérations dans les principaux points d'intérêt du quartier.

2.6.2. La place du Béguinage et ses abords

Aménagée en 1856 sur d'anciennes propriétés du béguinage de Bruxelles, la place du Béguinage joue un rôle important dans l'articulation des deux espaces du quartier. D'une part, elle dégage la vue vers l'église Saint Jean-Baptiste, et permet au passant d'en observer les détails avec plus de facilité que depuis les rues qui y sont contiguës. D'autre part, elle joue un rôle de carrefour pour tous les usagers de l'espace public, et permet de s'orienter vers le quartier des Quais, ou de poursuivre en direction de la rue de l'Infirmierie et du Grand Hospice.

En dépit du réaménagement dont elle a fait l'objet à la fin des années 1990, la place reste relativement sujette à l'encombrement lié au stationnement automobile. Le trottoir qui longeait la façade de l'église a été transformé en une vaste zone piétonne surélevée, couverte de pavés oblongs de porphyre à joints alternés. Cette zone est ceinturée d'une bordure en pierre bleue, sur le modèle des bordures de trottoirs, mais surmontée d'une série de potelets partiellement amovibles visant à réduire les possibilités de stationnement sauvage.

Les automobilistes conservent néanmoins la possibilité de stationner le long de cet espace, y compris dans l'axe des trois rues débouchant sur la place et dégageant une perspective sur le fronton de l'église Saint Jean-Baptiste. Des emplacements sont également tracés au sol au débouché de la rue du Marronnier, qui était historiquement le seul dégagement dont bénéficiait l'église et qui préfigurait la perspective de la rue de l'Infirmierie.



Figure 56 : la place du Béguinage en 2019.

Le stationnement et la multiplication du mobilier urbain aux abords de la place du Béguinage et de la rue de l'Infirmierie, surtout dans l'axe des perspectives structurantes du quartier, altère la qualité du paysage urbain historique.

À cet inconvénient s'ajoute la multiplication des éléments de mobilier urbain sur la place, dont la configuration originelle tend à un dépouillement de l'espace public pour favoriser la lisibilité de la composition géométrique du quartier. Celle-ci comporte en effet, outre les potelets précédemment évoqués, un panneau d'information touristique placé devant la porte de l'église, un mat de caméra de surveillance dont les couleurs dissonantes jurent avec le chromatisme blanc et gris de l'espace public, des panneaux de signalisation, des bancs publics et des bacs de plantation qui occultent les perspectives.



Figure 57 : la place du Béguinage en 2017, (Orthophotographie Bruciel).

Les motifs formés par l'intégration des places de parking et des massifs plantés au terre-plein central de la place du Béguinage rompent l'agencement géométrique des lieux par un jeu de courbes et de contre-courbes.

Il est également dommageable que la forme des zones réservées aux piétons fasse l'emploi systématique d'un jeu de courbes et de contre-courbes, accentué par la présence de places de stationnement incorporées aux trottoirs des rues du Cyprès, du Peuplier et du Rouleau. Dans l'esprit de la composition d'ensemble néoclassique du quartier, les bordures et éléments linéaires devraient suivre au plus près l'alignement des façades, dont ils accentuent l'assise dans l'espace.

En dépit de ces observations, il faut néanmoins souligner les apports de la dernière rénovation de la place :

- **Les revêtements de sol sont cohérents** avec les critères du paysage urbain néoclassique : la voirie est couverte de pavés de porphyre, les trottoirs, à l'exception du parvis de Saint Jean-Baptiste, de pavés platine de grès.
- **Le nouvel aménagement encourage le piéton à circuler au centre de la place**, d'où il peut profiter de la composition rayonnante des artères environnantes, ainsi que du dégagement de la rue de l'Infirmier vers le Grand Hospice.
- **Le stationnement a été restreint** par rapport à l'ancienne occupation de la place.

2.6.3. Les rues du Rouleau, du Peuplier et du Cyprès

Essentielles pour la circulation dans le quartier et pour découvrir la façade de l'église Saint Jean-Baptiste, les trois rues percées dans la seconde moitié du XIX^e siècle bénéficient d'un état de conservation et d'adéquation au paysage urbain historique néoclassique satisfaisant. Toutes trois disposent d'un revêtement en pierre naturelle, ainsi que de trottoirs pavés en grès. À l'instar de la place du Béguinage, il faut néanmoins déplorer la multiplication des potelets destinés à les séparer de la chaussée, ainsi que l'installation d'oreilles de trottoirs qui en altèrent le gabarit aux entrées des rues.

Le revêtement de la rue du Rouleau présente par ailleurs un intérêt patrimonial : une portion des anciens rails de tram, témoignant de la généralisation de ce mode de transport dans les rues anciennes du centre de Bruxelles au XIX^e siècle, y est conservée. Il faut ici saluer le dernier repavage de la rue, en 2013, qui a permis d'intégrer une portion de ces vestiges dans le nouveau revêtement de chaussée, sans totalement les faire disparaître.

2.6.4. Les rues du Lilas et du Marronnier

Entourant le chevet de l'église Saint Jean-Baptiste, les rues du Lilas et du Marronnier ont conservé pour l'essentiel leur morphologie originelle. Leur situation en retrait des principales voies du quartier leur ont permis de conserver un profil de voirie ancien exceptionnel, témoignant de la diversité des matériaux utilisés dans les premières décennies du XIX^e siècle avant la mise en œuvre des règlements de voirie des années 1840.



Les deux rues présentent un profil de voirie typique de l'époque néoclassique : la chaussée est bombée en son centre, recouverte de pavés de porphyre. Un ruisseau est aménagé pour l'écoulement des eaux, large de deux pavés. Le trottoir est bordé d'éléments de pierre bleue d'un mètre 35 de longueur, et couvert de pavés platine de grès.



Les trottoirs de la rue du Lilas constituent un des derniers exemples d'une forme d'aménagement transitoire, développée dans les années 1830 et réservée aux voies publiques de faible gabarit : un côté de la rue est longé par un trottoir, tandis que l'autre est doté d'un revers pavé, qui permet de protéger le bâtiment adjacent, mais n'est pas destiné à la circulation des piétons.

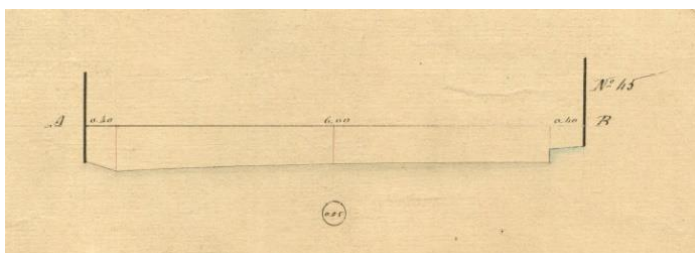
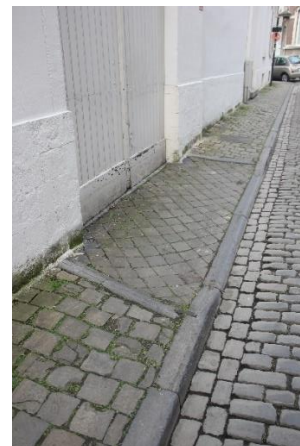


Figure 58 : coupe de la rue du Faucon, 1847. (A.V.B., P.P., 1390.)

Dans cette rue d'une largeur similaire à la rue du Lilas, un étroit trottoir est aménagé d'un côté de la voirie ; de l'autre, il s'agit d'un revers pavé, pour empêcher que les eaux de ruissellement n'endommagent le bâtiment adjacent.

Les portes cochères de la rue conservent par ailleurs des traces d'une solution d'aménagement originaire du quartier Royal, dont le principe a été décliné à l'échelle de la ville durant tout le XIX^e siècle. Leur accès s'effectue par une zone trapézoïdale abaissée, délimitée par des pierres bleues reliées par des agrafes de trottoir. Ce dispositif facilite la manœuvre des voitures, tout en avertissant le piéton qu'il pénètre dans un espace où une sortie de véhicule est possible.

L'entrée cochère, destinée aux véhicules, est surbaissée par rapport au niveau du trottoir. Le type de pavage y est identique, mais la pose, oblique, diffère. La zone trapézoïdale est cernée d'éléments en pierre bleue, reliés par des agrafes de trottoir en remarquable état de conservation.



Enfin, la rue du Marronnier offre sur quelques dizaines de mètres une remarquable synthèse des matériaux de couverture de trottoirs utilisés depuis le début du XIX^e siècle jusqu'à nos jours. Au fil des constructions, rénovations et entretiens, les propriétaires des habitations de la rue ont remodelé leur trottoir, illustrant l'apparence que devaient avoir ceux-ci dans les premières années de leur généralisation en ville.



Pavés platine de grès de 16 cm, bordures anciennes et dalles de pierre bleue.

Dalles de béton de 30 cm du XX^e siècle, bordures en pierre bleue du XIX^e siècle avec agrafes de trottoir.

Nombreuses dalles de pierre bleue de remploi.

Figure 59 : diversité des matériaux de trottoir de la rue du Marronnier

2.6.5. La rue de l'Infirmierie

Depuis la place du Béguinage, le Grand Hospice est mis en valeur par une remarquable scénographie urbaine, qui allie correspondances stylistiques entre les maisons bourgeoises et l'hospice, procédés de composition et un aménagement d'une grande lisibilité. Certains facteurs perturbent néanmoins ce paysage :

– **La déstructuration des parcours :**

La rue de l'Infirmierie est bordée de façades harmonieuses longues de quinze travées, totalement symétriques. Cette configuration spatiale, pour être appréciée dans les meilleures conditions, implique que le passant circule au milieu de la chaussée.

Au XIX^e siècle, le partage de l'espace public est généralisé, si bien que ce parcours semble intuitif aux contemporains. L'aménagement actuel du quartier rend en revanche ce type de déplacement impossible, si bien que le seul moyen pour le piéton d'apprécier la composition de la rue est de se positionner sur le terre-plein de la place du Béguinage. La cohérence du parcours est également rompue pour les automobilistes : la rue de l'Infirmierie est un sens unique, qui impose une circulation dos à l'Hospice. Une simple modification du balisage du quartier permettrait de rendre à cet espace sa cohérence, en en restituant la mise en scène historique.

→ **Piste d'aménagement à privilégier** : restaurer la cohérence du parcours dans l'espace public, en inversant le sens de circulation dans la rue de l'Infirmierie. Envisager la mise en espace partagé, qui se prête bien à un quartier résidentiel, tout en conservant son profil paysager historique (voirie bombée, trottoirs), (→ III. 2. 1. 1).



Circulation sur le trottoir vs. circulation axiale : la lisibilité de l'espace public est détériorée par l'altération des parcours.

– **L'encombrement de l'espace public :**

Le stationnement dans la rue de l'Infirmierie occulte le soubassement des bâtiments, dont la perception est pourtant essentielle pour renforcer la perspective vers la façade de l'Hospice. Les panneaux de signalisation placés sur le trottoir, les poubelles et les parcmètres contribuent à complexifier et encombrer le paysage.

→ **Piste d'aménagement à privilégier :** réduire le plus possible la signalisation, et regrouper les panneaux sur un seul support. Déplacer les horodateurs et poubelles publiques hors de la vue, et privilégier un placement plus éloigné de la bordure de trottoir, où leur prégnance visuelle est accentuée (→ III. 3. 3).

– **L'altération des trottoirs :**

Pour prohiber le stationnement dans les virages ou à proximité des traversées piétonnes, les oreilles de trottoirs se multiplient. Ces dispositifs altèrent fortement la linéarité des trottoirs, et réduisent leurs qualités esthétiques. Dans le cas de la rue de l'Infirmierie, il est essentiel que ceux-ci soulignent la ligne de façade des habitations latérales, qui guide le regard vers le Grand Hospice.

→ **Piste d'aménagement à privilégier :** Supprimer les oreilles de trottoir, restreindre ou supprimer le stationnement dans cette artère en raison de son importance dans le quartier.

2.6.6. La rue du Grand Hospice

Devant la façade principale de l'Hospice, la rue est élargie et dégage une sorte de parvis dont la fonction initiale était de permettre d'épouser du regard l'ampleur du bâtiment. Dès la fin du XIX^e siècle, cet espace est réaménagé sous forme de square : des alignements d'arbres y sont insérés, mais sont interrompus dans l'axe de la rue de l'Infirmierie.



Le terre-plein a été étendu, pour couper l'axe de la rue de l'Infirmierie. Cette situation perturbe la lisibilité de la composition définie par Partoes. Les nombreux pots à plantations encombrent fortement l'espace.



Potelets, signalisation et « oreilles » du terre-plein perturbent la linéarité de l'agencement.

La configuration actuelle des lieux a été modifiée dès les années 1970. Le terre-plein central a été étendu dans l'axe de la rue de l'Infirmierie, et une fontaine décorative y a été adjointe. Le trottoir devant l'Hospice, initialement de taille restreinte, a été fortement élargi et est délimité par une série de potelets. Un constat similaire à celui de la rue de l'Infirmierie peut être dressé : la multiplication du mobilier urbain et les transformations spatiales destinées à réguler le stationnement constituent des altérations au paysage néoclassique.

Il faut toutefois relever le récent repavage d'une partie de la rue, qui a permis de conserver un revêtement pavé qualitatif et cohérent avec les caractéristiques spatiales du quartier. Une telle pratique permet de rencontrer les impératifs de confort de circulation de tous les usagers de la voie publique, tout en s'avérant respectueuse du caractère de ce paysage remarquable.



Une partie de la rue du Grand Hospice, partiellement couverte de dalles de béton, a été repavée. Le revêtement est respectueux du patrimoine et confortable à l'usage.

2.7. Conclusion

Le quartier du Grand Hospice présente un caractère un intérêt historique et patrimonial à plusieurs titres :

- Il constitue une des **premières opérations urbanistiques bruxelloises à large échelle** du XIX^e siècle ;
- Ses procédés de composition, l'agencement de l'espace et les aménagements urbains qu'il agrège participent à un **processus de monumentalisation de l'espace collectif** ;
- Sur le plan symbolique, ces dispositifs et le traitement monumental de l'hospice témoignent d'un **nouveau rapport à l'ordre public et de la laïcisation progressive de l'espace public** au tournant du XIX^e siècle.

Autour de l'Hospice édifié entre 1824 et 1827 par Henri Partoes, un quartier modèle correspondant à tous les critères du paysage néoclassique a été édifié. L'articulation de celui-ci avec les rues anciennes le bordant témoigne de la maîtrise de la transition urbaine par les aménageurs au XIX^e siècle, et de l'importance de préserver ses formes héritées et sa scénographie.

Le quartier comporte de nombreux éléments viaires rares, et à forte valeur patrimoniale, notamment les revêtements d'origine de la chaussée et des trottoirs des rues du Lilas et du Marronnier. Il faut saluer les récentes initiatives en matière de préservation de ce paysage : l'intégration des rails de tramway de la rue du peuplier, le repavage de la rue du Grand Hospice. Une problématique généralisée d'encombrement et de sur-stationnement automobile continue néanmoins à détériorer la qualité paysagère de cet ensemble néoclassique unique.

3. Recommandations spécifiques à ces quartiers

La situation exceptionnelle et le degré de conservation du quartier Royal et du quartier du Grand Hospice doivent attirer l'attention sur la nécessité d'adopter des **mesures spécifiques à ces ensembles patrimoniaux remarquables**.

Recommandations spécifiques au quartier Royal :

- ✓ Préserver la cohérence et l'homogénéité du quartier dans les opérations d'aménagement.
- ✓ Valoriser les parcours historiques et les perspectives structurantes.
- ✓ Préserver et valoriser les formes urbaines héritées (trottoirs, revêtements, mobilier urbain traditionnel).
- ✓ Éviter la multiplication du mobilier urbain et du marquage au sol inutile.
- ✓ Adapter les conditions de circulation au quartier et à son paysage : réduire la vitesse, limiter le stationnement, penser les itinéraires de manière cohérente avec l'aménagement.
- ✓ Adopter une politique d'entretien de l'espace public régulière et respectueuse du patrimoine viaire (nettoyage doux pour le revêtement pavé par exemple).
- ✓ Envisager une procédure de classement de cet espace public.

Recommandations spécifiques au quartier du Grand Hospice :

- ✓ Veiller à préserver la lisibilité et la qualité de l'espace public du quartier dans les opérations d'aménagement ; ne pas complexifier l'espace.
- ✓ Continuer à préserver les éléments de voirie patrimoniaux du quartier (trottoirs anciens, grilles, anciens rails de tramway), et les valoriser.
- ✓ Adopter un plan de circulation cohérent avec le patrimoine dans le quartier.
- ✓ Réduire le stationnement dans les perspectives et les axes structurants.
- ✓ Éviter la multiplication du mobilier urbain (potelets, plantations, panneaux de signalisation).
- ✓ Adopter une politique d'entretien de l'espace public régulière et respectueuse du patrimoine viaire (nettoyage doux pour le revêtement pavé par exemple).
- ✓ Envisager une procédure de classement de cet espace public.

La partie suivante du présent rapport expose les divers enjeux auxquels sont confrontés ces paysages dans la ville contemporaine. Des pistes de solutions aux problèmes les plus fréquemment rencontrés dans ces quartiers (mobilité, accessibilité) y sont également évoquées.



Le paysage urbain néoclassique dans la ville contemporaine

Depuis quelques années, Bruxelles est le terrain d'importantes mutations : au nom de principes d'inclusivité, de durabilité et de mobilité, son espace public est progressivement repensé pour être rendu à ses habitants et favoriser la qualité de vie en ville. Pour répondre à ces enjeux, de nombreuses transformations urbaines ont été amorcées dans ses rues et places, parfois au détriment de leur physionomie et de leurs qualités spatiales, essentielles au maintien de leur identité.

Pourtant, le patrimoine est un formidable levier pour atteindre ces objectifs. Des solutions de gestion et d'aménagement de l'espace public créatives et souvent peu complexes à mettre en œuvre permettent de rencontrer les attentes du public en matière d'espace collectif, tout en valorisant son héritage et en renforçant sa spécificité.

Cette partie est ainsi organisée en trois temps : il sera fait état des enjeux qui se présentent pour les paysages historiques (de mobilité, d'accessibilité, de durabilité et de valorisation économique), puis d'attitudes à la mise en œuvre aisée, permettant d'en améliorer ou restituer rapidement la qualité et la cohérence. Enfin, le troisième point propose des pistes d'action concrètes pour contribuer à la protection et à la sauvegarde à long terme de ces paysages.

1. Paysage néoclassique et mutations urbaines

La ville n'est pas destinée à être une entité figée : ces dernières années, elle vit d'importantes transformations au nom de valeurs de mobilité, de durabilité et d'inclusivité. En matière d'espace public, les objectifs du Plan Régional de Développement Durable (PRDD) en cours de révision consistent notamment à « améliorer la qualité de vie et du séjour dans l'espace public », à « contribuer à l'embellissement de la ville et à une mise en valeur des perspectives urbaines », à « intégrer des aménagements conçus dans le respect de chaque catégorie d'usagers », ou encore à « réduire l'impact environnemental des aménagements »¹⁰³. Ces enjeux sont d'autant plus pertinents dans les paysages urbains hérités, et notamment le paysage néoclassique bruxellois, que ceux-ci se prêtent à leur mise en œuvre par leurs qualités intrinsèques. Aussi, les pistes proposées dans les pages suivantes visent à répondre à cinq principes de développement de l'espace public, qui permettent de concilier une approche durable et qualitative de la ville contemporaine avec son héritage patrimonial¹⁰⁴ :

¹⁰³ Titre VI du Plan Régional de Développement Durable, en cours de révision.

¹⁰⁴ HISTORIC ENGLAND, *Streets for All. Advice for Highway and Public Realm Works in Historic Places*, Londres, Historic England, 2018, p. 2.

- **Le paysage urbain doit être inclusif** : chacun doit pouvoir profiter de l'environnement urbain.
- **Le paysage urbain doit être sécurisé et permettre la liberté de mouvement** : l'aménagement et la qualité de l'espace public doivent permettre à chacun de percevoir intuitivement les risques environnants.
- **Le paysage urbain doit favoriser le vivre-ensemble et la cohésion sociale** : les espaces publics doivent permettre les interactions sociales. Dans ce sens, il est important de prendre en compte la dimension sociale forte des paysages urbains historiques : l'espace public était lieu de sociabilité.
- **Le paysage urbain doit offrir un environnement de haute qualité** : l'espace public doit être attractif et fonctionnel.
- **Le paysage urbain doit être durable** : il est important d'y intégrer des matériaux de qualité, sélectionnés pour leurs qualités environnementales.
- **Le paysage urbain doit participer à l'économie** : un investissement bien calibré dans les paysages historiques permet de préserver leur identité et leur intérêt, et développe leur potentiel économique. Les réaménagements respectueux du patrimoine présentent par ailleurs des opportunités en matière d'emploi.

La ville néoclassique présente de remarquables opportunités de développement pour atteindre ces objectifs. Plutôt que de considérer le patrimoine comme un obstacle à leur mise en œuvre, il est souhaitable de revoir ses caractéristiques à l'aune d'options d'aménagement contemporaines :

Paysage urbain néoclassique	Options contemporaines
Vitesse réduite en ville, environ 15 km/h.	Modération de la vitesse
Stationnement interdit dans l'espace public	Limitation du stationnement
Priorité du piéton, il peut circuler sur toute l'étendue de la voirie	Hiérarchie modale avec priorité à la marche, à l'exception du tramway
Chaussée partagée entre tous les usagers et trottoir réservé au piéton	Mise en espace partagé, constitution de zones de rencontre
Rôle de la promenade et des espaces verts dans le tissu urbain	Promotion de la promenade, valorisation du réseau vert
L'espace public est un lieu de circulation et de séjour	Réappropriation de l'espace public, mixité fonctionnelle
Scénographie urbaine, conception des espaces selon des parcours et des points de vue	Mise en valeur des parcours dans la ville
Pas de panneaux de signalisation ou de mobilier excédentaire dans les rues	Aménagement de rues dépouillées de signalétique (espace partagé)
Opérations d'embellissement de l'espace public	Mise en avant de la qualité esthétique de l'espace public

Figure 60 : les convergences entre le paysage urbain néoclassique et la ville contemporaine (tableau d'après C. Loir)

2. Les enjeux du paysage urbain néoclassique

2.1. Enjeux de mobilité

2.1.1. Le tournant de la mobilité douce et l'espace partagé

La mobilité urbaine connaît à l'heure actuelle un changement fondamental : le développement des modes de transport non polluants, comme le cyclisme et la marche à pied, est fortement encouragé, tandis que la place de l'automobile individuelle diminue. Ainsi, dans certaines villes comme Copenhague, le nombre de cyclistes en centre-ville a dépassé depuis plusieurs années celui des automobilistes. Cette modification de la hiérarchie modale s'adapte particulièrement bien au paysage urbain historique, et notamment à la ville néoclassique, dont le régime de mobilité dominant était le partage de la chaussée entre tous ses usagers.

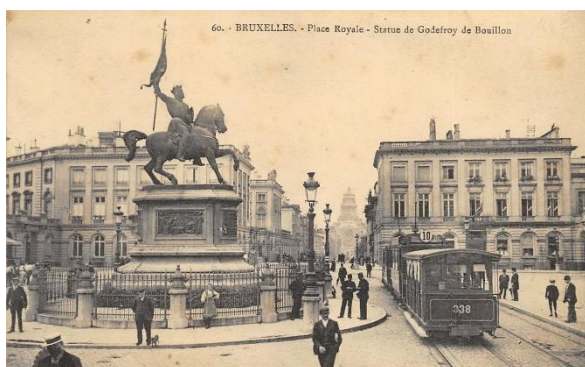


Figure 61 : place Royale, l'espace public est partagé entre tous les usagers, le piéton est au sommet de la hiérarchie modale. (Collection Delcampe.)

Ces considérations sont concomitantes à un changement fondamental de conception de l'espace public : si jusqu'à présent il était admis que la ségrégation des modes de transport et l'établissement de couloirs de circulation destinés aux piétons et aux automobilistes était la meilleure solution pour garantir la sécurité et l'efficacité du trafic, la notion d'espace partagé s'est récemment imposée comme une alternative pour améliorer la qualité de l'espace public.

La notion d'espace partagé ou *shared space* est originaire des Pays-Bas, et a connu depuis les années 2000 un important développement en Europe (notamment en Suisse, où la formule a été déclinée dans de nombreuses villes¹⁰⁵). Le principe de ces espaces est de favoriser « la coexistence des piétons et des véhicules, les uns et les autres peuvent utiliser tout l'espace disponible. Le principe de fonctionnement est la mixité entre les usagers, avec une circulation apaisée. [...] Les véhicules doivent respecter la vitesse basse de 20 km/h tandis que les piétons ne peuvent bloquer la circulation sans raison. »¹⁰⁶

En milieu patrimonial, la création de zones de rencontre doit toutefois faire l'objet de certaines précautions. Comme l'observe *Historic England*, s'il est vrai que la ségrégation constitue « une barrière fondamentale pour assurer à l'espace public qualité, cohérence et identité », la mise en espace partagé ne signifie pas pour autant la réécriture totale des codes de l'espace public : **celui-ci gagne à être aménagé par les architectes et ingénieurs en « apprenant des traditions, des matériaux et des typologies de rues locales »**¹⁰⁷. L'établissement d'espaces partagé respectueux du patrimoine renforce le caractère distinctif et cohérent de l'espace public, et présente des bénéfices :

¹⁰⁵ Une plateforme dédiée à l'espace partagé y a été mise en place : <<https://zonederencontre.ch/>>.

¹⁰⁶ IBSR, *Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public dans la sécurité et le respect*, Bruxelles, 2013, p. 3.

¹⁰⁷ HISTORIC ENGLAND, *Streets for All*, op. cit., p. 4.

- **En termes de mobilité** : la réduction de la vitesse d'application en zone de rencontre permet d'augmenter la fluidité de la circulation¹⁰⁸ ; l'espace se prête au développement d'un régime de mobilité douce.
- **En termes de sécurité** : l'attention des conducteurs est augmentée dans ces espaces.
- **En termes économiques** : un paysage attractif et bénéficiant d'une forte identité constitue une plus-value économique ; son aménagement à l'aide de matériaux locaux stimule l'économie nationale.
- **En termes de durabilité** : un espace partagé respectueux du patrimoine et comportant des choix judicieux de matériaux contribue à préserver un air de qualité.
- **En termes esthétiques** : il préserve la cohérence et la lisibilité du tissu urbain.

Il faut remarquer que la mise en espace partagé ne doit pas signifier par défaut l'établissement d'un espace de plain-pied : dans la ville néoclassique, le revêtement de voirie, les trottoirs et bordures sont des éléments essentiels de la scénographie urbaine, et contribuent à souligner la régularité et l'ordonnancement du paysage. Par ailleurs, le recours à un aménagement de plain-pied peut se révéler problématique pour les personnes malvoyantes : les façades et bordures constituent des lignes de guidage naturelles ; leur suppression complexifie le repérage dans l'espace¹⁰⁹ (→ III. 2. 1. 3).

L'espace partagé peut également être implanté de manière simple, sans nécessiter de réaménagement particulier de l'espace public : la présence d'une signalisation lisible en entrée de zone et de mobilier urbain amovible peut suffire à indiquer aux automobiles le changement de régime de mobilité. L'efficacité de ce type de dispositif doit être quantifiée sur le long terme pour être représentative.



Figure 62 : Genève, place Saint-Pierre.

Le partage des circulations sur cette place n'a pas impliqué la suppression des trottoirs historiques. Ceux-ci contribuent à protéger les façades et en soulignent l'alignement. (Google Streetview, 2014.)



Figure 63 : Metz, place d'Armes.

La ville de Metz a été la première à créer des zones de rencontre en France. La majorité de ses places sont désormais partagées entre les divers usagers. Les trottoirs et le profil historique de voirie ont été conservés, bénéficiant d'adaptations pour les personnes à mobilité réduite. (Google Streetview, 2017.)

¹⁰⁸ Maurice LORENZI, Francis TOURNEUR, Sandro CANEI, Jean-Pierre ROLAND, « Pierres naturelles wallonnes et aménagements des espaces publics à valeur patrimoniale », Bulletin de la Commission royale des monuments, sites et fouilles, 25, 2013, p. 120.

¹⁰⁹ IBSR, *Les zones résidentielles et de rencontre*, op. cit., p. 22.

En milieu patrimonial, la mise en espace partagé ou zone de rencontre ne doit pas être synonyme de suppression automatique du profil de voirie hérité et de remplacement des revêtements historiques. Le respect des qualités spatiales et de l'identité du paysage urbain est un facteur important de succès du réaménagement.

2.1.2. La cyclabilité du paysage urbain historique

Dans le cadre du développement de la mobilité douce, la pratique du cyclisme en ville est fortement encouragée. Les cyclistes ont des attentes de confort légitimes, dont il est nécessaire de tenir compte dans le cas de réaménagements de l'espace public. Il est néanmoins important dans un contexte patrimonial d'éviter l'implantation de dispositifs trop complexes et à fort impact visuel, et de privilégier des solutions alternatives. Dans ce processus, le rôle des associations de cyclistes est essentiel pour identifier les besoins des usagers et y apporter des réponses adéquates. Le *Fietsverbond* a par exemple publié en 2018 un mémorandum destiné aux bourgmestres bruxellois, présentant des mesures destinées à promouvoir l'usage du vélo dans la capitale. Les critères pour un parcours cycliste optimal évoqués par l'association sont les suivants¹¹⁰ :

- **La réduction de la pression automobile et du stationnement, une place de stationnement automobile pouvant accueillir huit vélos ;**
D'un point de vue patrimonial, la réduction de l'emprise de l'automobile contribue à la qualité de la scénographie urbaine. Il faut toutefois éviter de positionner des dispositifs de stationnement dans les axes structurants ou les perspectives urbaines.
- **La généralisation du principe « 30/50/70 » : une piste cyclable n'est pas nécessaire sur les routes dont la vitesse est limitée à 30 km/h ;**
Ce principe est essentiel en centre-ville, où la vitesse est de toute manière limitée à 30 km/h. Une telle limitation a des conséquences sur le choix de revêtements de sol : elle permet le recours à la pierre naturelle, qui se prête bien à un trafic dont la vitesse est modérée.
- **L'anticipation du développement futur du cyclisme dans les projets d'aménagement ;**
Ce point de vue implique qu'il n'est pas nécessaire, dans des artères où le vélo est amené à court terme à prendre une place importante dans la hiérarchie modale, d'aménager des corridors séparés et potentiellement rapidement sous-dimensionnés.
- **La création de traverses cyclables sécurisées.**
En termes patrimoniaux, ce dernier point est le plus sujet à précautions : l'implantation systématique d'oreilles de trottoirs ou de plateaux contribue grandement à la déstructuration du paysage urbain, et altère sa lisibilité.

Les majorité des enjeux soulignés par les associations de cyclistes (accessibilité, partage de l'espace public, qualité des revêtements et des infrastructures) rencontrent les préoccupations patrimoniales à plusieurs titres : la réduction de la pression du stationnement automobile dans l'espace public permet de dégager l'espace dédié à la circulation tout en améliorant la lisibilité du

¹¹⁰ FIETSERBOND, *Een aantrekkelijke gemeente dankzij wervend fietsbeleid*, 2018, p. 3.

paysage urbain historique, la liberté de déplacement dans l'espace correspond à la mise en œuvre d'un espace partagé et non ségrégué, logique à laquelle participe également le désencombrement de l'espace (→ III. 3. 2).

2.1.2.1. Cyclisme et revêtements historiques

Si dans les quartiers modernes l'asphalte est le matériau le plus commode pour la circulation des cyclistes, les villes historiques sont généralement pourvues de rues pavées. Le maintien de ces derniers est essentiel pour garantir l'intégrité du paysage, notamment dans la ville néoclassique où le revêtement de la voirie entretient des correspondances matérielles et chromatiques avec le bâti environnant. Aussi des villes reconnues pour leur cyclabilité disposent-elles d'importantes artères pavées, dont la qualité et la contribution à l'identité locale a été valorisée. C'est le cas de Copenhague, où le volume de cyclistes a récemment dépassé le nombre d'automobilistes dans le centre-ville, ou en Belgique à Louvain.



Le patrimoine pavé de Copenhague n'empêche pas la pratique du cyclisme d'y être extrêmement répandue. (Photographie C. Loir)



En Flandre, de nombreux centres-villes (ici à Bruges) ont conservé un profil de voirie classique et des revêtements en pierre naturelle, tout en étant prisés des cyclistes.

La présence d'un revêtement de sol historique ne doit pas nécessairement conduire à la réalisation d'aménagements spécifiques pour cyclistes. En revanche, l'attente de ces derniers à bénéficier d'un confort de roulement optimal est légitime, et il est important de s'assurer de la qualité du revêtement, notamment pavé. Plusieurs critères liés aux revêtements en pierre naturelle ont une influence directe sur le confort du cycliste¹¹¹. Ceux-ci doivent toutefois se conjuguer avec une approche patrimoniale des revêtements de sol, dont la qualité peut être optimisée par un entretien régulier.

- **Le type de surface** : le caractère régulier de la surface, surtout dans le cas de pavés sciés, améliore le confort de roulement des usagers, mais restreint l'adhérence du revêtement.
- **Le type de pose** : les joints entre les pierres ne doivent pas être trop larges ; dans le cas des pavés, un appareillage de pavés mosaïques offre un plus grand confort.

¹¹¹ BRUXELLES MOBILITÉ, *Revêtements des aménagements cyclables. Recommandations pour la conception, la mise en œuvre et l'entretien*, Bruxelles, 2009, pp. 55-57.

- **L'entretien du revêtement** joue un rôle primordial dans son confort d'utilisation. Les joints doivent être inspectés fréquemment et au besoin rechargés, il est nécessaire d'intervenir localement sur les affaissements dès qu'ils se présentent, et nettoyer le revêtement pour éviter les mauvaises herbes.

Il n'y a pas d'opposition de principe entre revêtement en pierre naturelle et cyclisme

Pour peu qu'il soit **mis en œuvre de manière soignée et entretenu** régulièrement, un revêtement en pierre naturelle est compatible avec la pratique du cyclisme. Dans le tissu urbain hérité, il permet de conserver l'unité, la colorimétrie et l'identité de l'espace public.

Pour augmenter le confort d'usage, il est possible de mettre en œuvre des aménagements spécifiques, qui doivent être évalués au cas par cas.

2.1.2.2. Des aménagements spécifiques en milieu patrimonial

Dans certains axes fortement sollicités ou pour améliorer le confort d'usage du cycliste, il est possible de mettre en œuvre des aménagements spécifiques, dont l'impact patrimonial doit être identifié préalablement à toute intervention. Il est néanmoins toujours préférable d'envisager, en contexte patrimonial, des solutions alternatives (régulation du trafic, itinéraires de contournement). Avant d'envisager un aménagement lourd, la première mesure à appliquer consiste à reposer les pavés en s'assurant que leur surface soit uniforme, ou à modifier le type de joints utilisés (passage à une structure rigide et étanche) pour renforcer la chaussée. L'intégration de bandes confort est également possible, mais sujette à des précautions en termes de matériaux et d'impact visuel.

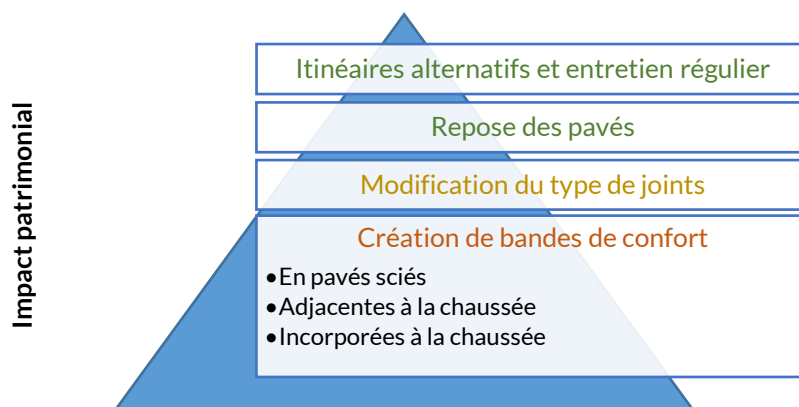


Figure 64 : l'impact patrimonial des aménagements cyclables

Repose des pavés

La repose du revêtement pavé est une mesure préalable à toute intervention lourde dans le paysage urbain. Une exécution soignée et réalisée par de la main d'œuvre qualifiée permet dans de nombreux cas d'améliorer le confort de roulement des usagers. Lors de la planification du projet de réaménagement, il est recommandé de préserver au maximum les pavés ou bordures de pierre bleue existants, et de sélectionner des nouveaux matériaux dont l'apparence, la teinte et les qualités mécaniques correspondent au revêtement d'origine.

Outre l'aspect patrimonial de la mesure, cette solution est **économique, durable**, et permet de réduire l'empreinte écologique des travaux (→ III. 2. 2).

Modification du type de joints

Lorsque la pression du trafic est importante, la modification de la structure de la chaussée pavée permet d'augmenter sa résistance, en diminuant le risque d'érosion des joints. Le schéma de pose traditionnel d'une rue pavée consiste à superposer une couche de fondation et une couche de pose dans laquelle sont placés les éléments de revêtement, qui sont ensuite rejointoyés.

La structure classique de pose des pavés est souple et perméable : les joints permettent à la route d'absorber une partie de l'eau de ruissellement. Si une structure rigide est adoptée, les joints doivent être réalisés à l'aide d'un matériau lié hydrauliquement et imperméable. Il est alors nécessaire de prévoir une évacuation d'eau suffisante.

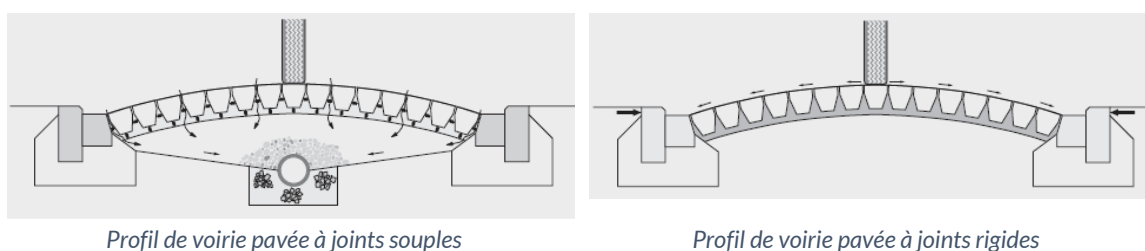


Figure 65 : modification du type de joints d'une chaussée pavée¹¹²

Création de bandes de confort pour cyclistes

La création de bandes de confort dans les revêtements historiques permet de maintenir le profil global de la voirie et de conserver en partie les matériaux de chaussée traditionnels, tout en garantissant un meilleur confort aux cyclistes. Ce type de réaménagement a toutefois un impact patrimonial plus important, aussi le choix du matériau de la bande est-il une donnée essentielle : l'utilisation de pierre naturelle est préférable à des revêtements en béton ou bitumineux¹¹³.

L'impact patrimonial de ce dispositif est corrélé à plusieurs facteurs :

- **Le positionnement de la bande de confort** : il est préférable de disposer la bande de confort le long du trottoir, dont elle vient souligner la bordure.
- **Le type de revêtement** : il est possible de réaliser une bande de confort en pavés locaux, récupérés et sciés. Il faut toutefois garder à l'esprit que cette mesure endommage le revêtement d'origine de la voirie, et doit être utilisée avec parcimonie.
- **La largeur de la bande** : au plus la bande est large, au plus son impact visuel est important. Il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre confort des cyclistes et conséquences sur le paysage urbain.

¹¹² BRUXELLES MOBILITÉ, *Revêtements des aménagements cyclables*, op. cit., p. 56.

¹¹³ AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED, *Afwegingskader. Behoud kasseiwegen vs. Verbetering rijcomfort*, Bruxelles, 2015, p. 13.

En Belgique, ce dispositif a principalement été adopté dans des villes flamandes : Gand, Louvain, Bruges ou Herentals. La rue Montoyer à Bruxelles dispose de deux bandes de confort en asphalte.

À l'international, la solution est prisée des villes scandinaves (Copenhague, Malmö), mais on la retrouve aussi à Prague ou New-York. Les bandes de confort sont particulièrement utiles dans les rues en forte pente, pour assurer une meilleure adhérence au revêtement (Gand, Kantienberg, cf. *infra* ; Louvain, Sint-Antoniussstraat).

Bande de confort intégrée discrètement au paysage urbain



Dans cette rue du centre de Copenhague (Niels Hemmingsens Gade), la bande confort à destination des cyclistes a été réalisée en pavés sciés, et est intégrée de manière discrète à la chaussée.

Les matériaux traditionnels de ce paysage urbain sont préservés. (Photographie Anders Sune Berg)

Aménagement destructurant le tissu urbain



Dans cette rue, les pavés de porphyre sont réduits à portion congrue, suscitant une perte de lisibilité du profil de voirie et un manque de cohérence de l'espace.

Cette situation est due à la largeur des bandes confort au regard de la chaussée, à un choix de matériaux non respectueux du paysage urbain historique (pavés et bordures de béton) et à un marquage au sol excédentaire (Photographie Fietsberaad).

2.1.2.3. Exemples commentés de réaménagements pour cyclistes

Ces quelques exemples illustrent diverses politiques de réaménagement destinées à favoriser la pratique du cyclisme. Ces dispositifs constituent des **pistes de réflexion**, et non des solutions « prêtes à l'emploi » : chaque projet de rénovation urbaine doit tenir compte de la morphologie et des caractéristiques locales de l'espace public. Par ailleurs, il est important d'ajuster et d'équilibrer les interventions au cas par cas en fonction du type d'espace urbain concerné. Des solutions plus souples peuvent être mises en place dans des espaces patrimonielement peu significatifs, tandis que des options d'aménagement plus « orthodoxes » sont à privilégier dans des espaces remarquables.

❖ Gand, Kantienberg.

Dans ce quartier où résident de nombreux étudiants se déplaçant à vélo, la ville de Gand a implanté des bandes de confort en béton gravillonné disposées le long des bordures de trottoir. Le dispositif se justifie par la forte déclivité de la chaussée, et augmente la sécurité des cyclistes. La bande de confort a été intégrée tout en conservant le profil de voirie néoclassique et ses matériaux traditionnels (chaussée en pavés de porphyre, bordures en pierre bleue, trottoirs en pavés de grès).



Avantages	Inconvénients
-----------	---------------

- + Sécurisation du parcours cycliste dans une rue en pente.
- + Préservation du profil de voirie néoclassique et des matériaux traditionnels sur la majorité de la voirie.
- + Absence de marquage au sol

- Pérennité restreinte du béton gravillonné par rapport à la pierre naturelle.
- Aspect mat du matériau et comportement à la lumière différent du revêtement en pierre naturelle.

❖ **Herentals, Kerkstraat.**

Dans le cadre d'une réflexion sur la circulation autour de sa Grand Place, la ville d'Herentals a procédé en février 2018 à la création d'une piste cyclable en pavés sciés dans la Kerkstraat, une rue fréquentée du centre-ville. Une bande de pavés a été déposée, sciée en atelier puis replacée. La démarcation visuelle de la piste cyclable est assurée par l'aspect plus lisse du matériau et un liseré de pavés platine. Cette solution présente l'avantage de respecter l'apparence du matériau d'origine de la chaussée, mais implique une altération irréversible des pavés.



Avantages	Inconvénients
-----------	---------------

- + Discretion du dispositif.
- + Amélioration de la régularité du revêtement.
- + Pas de marquage au sol ; le chromatisme de la voirie est respecté.
- + Faible impact écologique : les pavés sont récupérés sur les lieux.

- Le sciage réduit la durabilité du pavé.
- Altération irréversible du pavage.
- Le profil de trottoir, surbaissé, perd en lisibilité.
- Perte de qualité patrimoniale du revêtement.

❖ Malmö, Engelbrektsgatan.

La ville suédoise de Malmö mène une politique active de promotion du cyclisme, et a développé diverses solutions d'intégration des pistes cyclables dans son centre historique. La rue ci-dessous est dotée d'une double piste, incorporée au pavement par une technique de pose alternée dans le sens de la circulation automobile, et surélevée au niveau du trottoir à contre-sens. Cette dernière solution n'est pas souhaitable d'un point de vue patrimonial : le profil de la voirie est décentré et perd en lisibilité.



Avantages

- + Les pistes cyclables sont exécutées dans un revêtement comparable à celui de la chaussée.
- + Différenciation de la piste cyclable incorporée à la chaussée par la technique de pose des pavés
- + Pas de marquage colorié au sol.
- + Utilisation de pavés mosaïques, qui permettent un meilleur confort de roulement et réduisent les nuisances sonores

Inconvénients

- Décentrage du profil de la voirie et perte de cohérence par l'adjonction d'une piste surélevée
- Le positionnement du ruisseau d'eau est modifié
- Intégration trop complexe de la piste surélevée au trottoir ; perte de lisibilité de l'espace.

❖ Copenhague, Niels Hemmingsens Gade.

Particulièrement reconnue pour sa cyclabilité, Copenhague a déployé plusieurs solutions pour favoriser le confort des cyclistes en centre historique, dont l'aménagement de bandes confort en pavés sciés adjacentes au trottoir dans certaines rues. Cette solution s'intègre harmonieusement dans le revêtement d'origine, en limitant l'effet « couloirs de circulation ».



Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> + Intégration discrète de la bande confort dans la chaussée + Respect du profil et des matériaux de la chaussée. + Pas de délimitation de bande visuellement trop marquée, absence de marquage. + Solution durable, réemploi des matériaux. 	<ul style="list-style-type: none"> - Durabilité réduite du pavé scié. - Altération irréversible du pavage d'origine. - Ce dispositif est approprié dans des artères où la vitesse de circulation est restreinte (le cycliste est peu séparé de la circulation automobile).

❖ **New-York, Varick Street.**

La municipalité de New-York a implanté dans certaines rues pavées de Manhattan des bandes de confort en pierre naturelle. La bande est exécutée en granite ; au sein d'une piste cyclable plus large (1 mètre 80), délimitée par une pose différenciée des pavés. Ce dispositif est néanmoins peu efficace pour un volume important de cyclistes, et crée un effet « couloir » accentué.

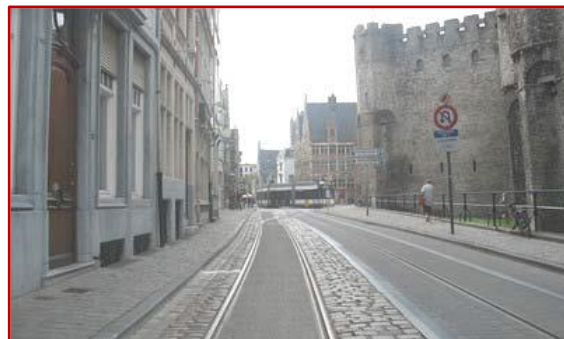


Avantages	Inconvénients
<ul style="list-style-type: none"> + Bande confort aménagée en pierre naturelle. + Préservation du profil global de la voirie. 	<ul style="list-style-type: none"> - Largeur restreinte de la bande de confort. - Solution non adaptée à un grand volume de cyclistes. - Effet « couloir » visuellement marqué.

❖ **Des aménagements déstructurant le paysage urbain**



Gand, Bagattenstraat. Les revêtements en pierre naturelle sont réduits à portion congrue, la colorimétrie du paysage est altérée, le profil de voirie illisible.



Gand, Geldmunt. La multiplication des couloirs de circulation et des revêtements sur la chaussée (pavés, blocs de béton, asphalte) altère le profil de voirie et perturbe la lisibilité de l'espace public.

2.1.3. Garantir l'accessibilité du paysage

L'accessibilité de la ville et de ses infrastructures est une donnée essentielle dans une société ouverte et inclusive : chacun doit être en mesure de profiter de ses qualités sociales, économiques et culturelles, auxquelles contribuent grandement les sites historiques et patrimoniaux. Ceux-ci jouent un rôle important dans la constitution d'une identité locale et distinctive, et doivent pouvoir être appréciés sans contraintes d'accès.

Cette nécessité est soulignée dans les derniers documents régionaux en matière de mobilité : comme le souligne le Plan Régional de Développement Durable, « la capacité à se déplacer facilement et efficacement conditionne en partie l'insertion sociale : il est capital d'éviter une dynamique de déclassement par un développement déséquilibré des services de mobilité. En ce sens, proposer des solutions adaptées aux contextes urbains et socio-économiques locaux est indispensable. »¹¹⁴ De même, le nouveau Plan Régional de Mobilité, Good Move, considère « l'accessibilité générale des espaces publics [comme] un enjeu majeur, aussi bien social qu'économique, pour la Région dans les prochaines années »¹¹⁵.

Il faut toutefois garder à l'esprit que les lieux historiques n'ont pas été conçus dans une perspective d'accessibilité, et que le patrimoine n'est jamais conforme aux normes en vigueur. Dans le cas de la ville néoclassique, la présence de revêtements en pierre naturelle et de trottoirs surélevés peut constituer une barrière, qui cependant n'est pas incompatible avec la mise en œuvre de solutions de gestion adéquates et d'aménagements légers¹¹⁶.

Paysage à valeur patrimoniale et accessibilité sont compatibles :

Il n'existe aucune opposition de principe entre l'accès à un paysage à valeur patrimoniale et la préservation de sa qualité. Des solutions de gestion innovantes, des aménagements de haute qualité et sensibles au contexte local ou une combinaison des deux permettent d'en améliorer l'accessibilité de manière significative.

Aussi est-il important de trouver un juste milieu entre l'amélioration de l'accessibilité d'un paysage urbain et la préservation de son caractère unique, qui est intrinsèquement lié à son aménagement. Il est nécessaire de prendre certaines précautions d'usage avant d'altérer la physionomie d'un lieu historique : le rôle du gestionnaire de ces espaces est de « répondre aux besoins actuels tout en étant conscient de son rôle de conservateur d'un patrimoine hérité de plusieurs générations, qui devra être transmis aux générations futures en maintenant intactes ses qualités spécifiques »¹¹⁷. C'est pourquoi il est souhaitable de considérer les aménagements visant à améliorer l'accessibilité des paysages historiques à l'aune d'une procédure adaptée.

¹¹⁴ Plan Régional de Développement Durable, p. 129.

¹¹⁵ Projet de plan de mobilité Good Move.

¹¹⁶ DUBLIN DEPARTMENT OF ARTS, HERITAGE AND THE GAELTACHT, *Access. Improving the accessibility of historic Buildings and Places*, Dublin, Dublin City Council, 2011, p. 11.

¹¹⁷ *Ibid.*

2.1.3.1. Le processus d'amélioration de l'accessibilité

L'amélioration de l'accessibilité d'un site à valeur patrimoniale n'est pas une opération aisée : elle nécessite de prendre en compte de nombreuses variables, permettant d'atteindre une juste balance entre dispositifs spécifiques et respect du patrimoine. Ce processus peut être simplifié en adoptant une démarche échelonnée en cinq étapes, comme proposée par les instances patrimoniales irlandaises, en collaboration avec la *National Disability Authority*¹¹⁸.



Figure 66 : cinq étapes pour améliorer l'accessibilité des paysages urbains historiques

1/ Définir une stratégie d'accessibilité

Avant de planifier une intervention en milieu patrimonial, il est nécessaire de définir quelle stratégie d'accessibilité y sera mise en œuvre. Celle-ci doit mettre en relief les objectifs de l'intervention en termes de mobilité, les acteurs qui contribueront au processus, et préparer les phases ultérieures de diagnostic.

2/ Établir des diagnostics patrimoniaux et d'accessibilité

La seconde étape du processus consiste à identifier les besoins en matière d'accessibilité, et les qualités patrimoniales du paysage urbain qui pourraient être impactées. Les obstacles rencontrés par les personnes à mobilité réduite peuvent être de différents ordres¹¹⁹ :

- **Des barrières organisationnelles** : dans des sites remarquables, la présence de personnel qualifié et formé à l'aide aux personnes à mobilité réduite contribue grandement à en améliorer l'accessibilité.
- **Des barrières physiques** : dans l'espace public, ce sont principalement les différences de niveau induites par la présence de perrons, trottoirs ou bordures, mais aussi des cheminements peu commodes en raison de l'encombrement de l'espace public (→ III.3.2). Des aménagements raisonnables peuvent être envisagés dans des lieux patrimoniaux à forte fréquentation, cf. *infra*.
- **Des barrières cognitives** : une lisibilité réduite de l'espace, une complexité trop importante de l'aménagement qui y réduisent la commodité du déplacement.

Il peut être nécessaire pour établir un diagnostic patrimonial de disposer d'un inventaire du paysage urbain concerné, entre autres de sa voirie (→ III.4.2). Cette étape est essentielle pour définir un juste milieu entre préservation du paysage urbain et adaptation aux critères d'inclusivité.

¹¹⁸ *Ibid.*, p. 35.

¹¹⁹ HISTORIC ENGLAND, *Easy Access to Historic Landscapes*, Londres, Historic England, 2013, p. 28.

3/ Examiner les différentes solutions en matière d'accessibilité

Cette étape consiste à explorer les différentes options possibles en matière d'amélioration de l'accessibilité, et de quantifier leur taux de faisabilité et de facilité d'implantation. Il est important que cette partie du processus soit réalisée en synergie avec tous les acteurs impliqués dans le projet : les associations d'usagers, les instances responsables de l'aménagement, les instances patrimoniales.

Il ne faut pas négliger les options liées à l'organisation des services d'entretien et de gestion du paysage urbain : des choix judicieux peuvent permettre de se passer d'aménagements lourds et souvent plus coûteux.

4/ Définition du plan d'action

Une fois les options d'accessibilité définies, il s'agit de concrétiser leur mise en œuvre en planifiant l'allocation des ressources, le temps dévolu à chaque étape et les responsabilités individuelles dans le processus d'implantation. D'un point de vue patrimonial, il est important que le plan d'action tienne compte et prévienne les risques d'altération du paysage urbain hérité.

5/ Mise en œuvre des mesures et définition d'un plan de maintenance

L'amélioration de l'accessibilité n'est pas une opération ponctuelle, mais bien un processus continuellement renouvelé. Une maintenance régulière est essentielle pour assurer la pérennité et l'efficacité des aménagements ; celle-ci peut être rendue plus facile par l'élaboration d'un manuel de gestion spécifique.

2.1.3.2. Quelles solutions en milieu historique ?

L'entretien des revêtements

L'entretien régulier des revêtements de l'espace public est une nécessité pour garantir leur confort. Ce constat, essentiel pour les personnes à mobilité réduite, est tout aussi important pour les autres usagers de la route et des trottoirs, comme les cyclistes. Il n'y a pas d'incompatibilité fondamentale entre un revêtement de sol en pierre naturelle et un cheminement facile d'accès : le critère déterminant est ici la régularité du revêtement et l'absence de saillies formant des obstacles.

→ Au sujet de l'entretien, consulter le point III. 3. 1. 2.

Le désencombrement de l'espace public

Outre l'entretien régulier, le désencombrement de l'espace public est un préalable essentiel à toute adaptation de l'espace en vue d'améliorer son accessibilité. Pour garantir le confort de tous les usagers, le mobilier urbain doit être réduit au maximum, et un cheminement libre d'obstacle, de préférence le long de la bordure de trottoir, doit être aménagé.

Cet impératif est particulièrement adapté à la ville néoclassique, dont l'espace public se caractérise par son relatif dépouillement en matière de mobilier urbain : celui-ci est notamment exempt de signalisation.

→ Au sujet du désencombrement, consulter le point III. 3. 2.



Figure 67 : quartier du Grand Hospice, horodateur non accessible pour les personnes à mobilité réduite. (Photo Bruxelles Mobilité).

La création de parcours aisés

Certains parcours peuvent rencontrer les besoins d'une catégorie définie de personnes à mobilité réduite, et présenter des difficultés d'accès pour d'autres. Par exemple, la présence d'un trottoir est souhaitable pour une personne présentant des déficiences visuelles, mais moins pour un usager de chaise roulante. Aussi, il est important de garder à l'esprit qu'en milieu patrimonial, tous les itinéraires ne peuvent être adaptés à tous les types de mobilité réduite : pour certains, la route la plus courte sera souhaitable, tandis que pour d'autres celle présentant la déclivité la plus faible sera plus commode.

L'accessibilité et l'extension des trottoirs

Les trottoirs ont historiquement été conçus comme une zone surélevée, de sorte à protéger les façades et les passants de la circulation et de l'écoulement de l'eau. Par conséquent ils présentent souvent un profil peu accessible pour certaines personnes à mobilité réduite.

La création de pentes douces sur les trottoirs permet de résoudre ce problème, mais doit demeurer une mesure d'exception soumise à précaution dans les lieux à forte valeur patrimoniale. Certains critères permettent d'intégrer ce dispositif de manière plus fine¹²⁰ :

- Éviter de créer des pentes sur une distance restreinte, ce qui endommage la régularité et la cohérence visuelle du trottoir.
- Utiliser le matériau de revêtement d'origine ou analogue pour préserver son homogénéité visuelle.
- Conserver le type de pose et les dimensions d'origine des éléments de couverture.



Figure 68 : Dublin, trottoir aménagé en pente douce accessible pour les personnes à mobilité réduite. (Photographie Irish National Disability Authority)



Les angles des trottoirs historiques bénéficient souvent d'un traitement soigné, dont la conservation est indispensable. Les dalles de pierre bleue bénéficient ici d'une taille remarquable.



Autre point de vue, le trottoir a été élargi. Sa forme est détériorée, le traitement d'angle a perdu sa qualité. Une taque a été positionnée au centre du calepinage historique.

Figure 69 : Bruxelles, square de Meeûs. Trottoir historique préservé vs. partiellement élargi.

¹²⁰ DUBLIN DEPARTMENT OF ARTS, *Paving. The conservation of historic ground surfaces*, Dublin, 2015, pp. 47-49.

Par ailleurs, l'extension de la largeur des trottoirs en milieu historique est également soumise à certaines précautions :

- Éviter de modifier le positionnement des **éléments de couverture historiques** ;
- **Conserver le type de pose d'origine**, ou adopter une pose cohérente avec le paysage urbain ;
- **Éviter de reconfigurer les parcours**, rompant la logique d'aménagement initiale des lieux ;
- **Préserver les bordures** historiques ;
- **Ne pas altérer la régularité et la physionomie** des trottoirs, éviter les oreilles de trottoir en milieu patrimonial.

L'accessibilité pour les personnes présentant des déficiences visuelles

Les personnes présentant des déficiences visuelles utilisent des sens compensatoires pour se repérer dans l'espace public, notamment l'ouïe, l'odorat et le toucher. L'utilisation d'une canne pour faciliter le guidage et la détection d'obstacle est une solution fréquemment employée, mais elle nécessite de disposer de trottoirs ou de lignes de façade non encombrées. Dans certaines artères, des dispositifs spécifiques de guidage sont mis en place :

- Les lignes de guidage :

La présence d'une ligne de guidage dans l'espace public est un élément essentiel pour améliorer le cheminement des personnes à déficience visuelle. Celle-ci peut être naturelle ou créée dans le revêtement de sol.

La ligne de guidage naturelle est « constituée d'éléments de terrain naturels et continus, par exemple des façades, des murs, des bordures »¹²¹. La présence d'un trottoir surélevé (d'au moins cinq centimètres au-dessus du niveau de la chaussée) constitue une excellente ligne de guidage naturelle, et assure le confort de la personne à mobilité réduite en augmentant son sentiment de sécurité.

Les lignes de guidage additionnelles sont nécessaires dans les espaces publics de plain-pied, où la suppression des trottoirs complexifie le cheminement et expose la personne à mobilité réduite aux autres usagers plus rapides.

- Les revêtements podotactiles :

Ces revêtements spécifiques sont notamment utilisés en amont des traversées piétonnes. Ils sont détectables au pied, à la canne ou par contraste visuel. Ce dernier doit néanmoins être minimisé dans les paysages urbains hérités, où l'homogénéité chromatique des revêtements est une donnée essentielle.

Si l'intégration de ces dispositifs est possible dans un paysage historique, celle-ci doit faire l'objet de précautions. En milieu patrimonial, le pavage tactile doit être conçu pour s'intégrer au mieux dans

¹²¹ BRUXELLES MOBILITÉ, *Cahier de l'accessibilité piétonne. Directives pour l'aménagement de l'espace public accessible à tous*, Bruxelles, 2014, p. 12.

le revêtement de voirie environnant. Sa couleur doit s'harmoniser avec la pierre naturelle adjacente, et il est nécessaire de veiller lors de son installation à ne pas endommager le revêtement en pierre naturelle adjacente.

La mise en œuvre d'un tel pavage doit par ailleurs toujours prendre en compte le degré de rareté du pavage existant : dans des lieux où il est un rare, voire l'unique témoin d'un type de revêtement historique, il est souhaitable de ne pas l'altérer.



Figure 70 : pavages podotactiles à Dublin et Orléans

Le pavage de gauche altère la qualité du paysage urbain : la multiplication des matériaux et le chromatisme inadéquat perturbent la lisibilité du trottoir. Dans l'exemple de droite, le pavage a été réalisé par adjonction d'éléments métalliques, discrets en raison du petit gabarit des pavés de trottoir.

❖ Exemple : les aménagements PMR de Westminster, Royaume-Uni.

La municipalité de Westminster doit gérer une importante quantité d'espaces à valeur patrimoniale (80% de son territoire est classé comme zone sauvegardée), tout en garantissant leur accessibilité et leur confort. Dans ses artères principales, les traversées piétonnes sont dotées de revêtements podotactiles, mais celles-ci ne correspondent pas aux normes colorimétriques en vigueur : « adopter l'entière des normes résulte en un aménagement qui désavantage les usagers présentant d'autres déficiences, et endommage l'unité visuelle du paysage urbain. Par ailleurs, le langage tactile apparaît confus aux yeux des usagers issus d'autres milieux culturels. »¹²²



Figure 71 : pavage tactile en pierre naturelle à Westminster (Google Streetview, Westminster City Council)

¹²² Westminster Way. Public Realm strategy, design principles and practice, Londres, City of Westminster, 2011, p. 49.

Les pavages sont réalisés dans la pierre naturelle utilisée pour couvrir le trottoir, constituant une formule de compromis patrimoniallement valable. Aux carrefours dangereux, la zone tactile est parfois étendue, pour maximaliser la sécurité des personnes à mobilité réduite.

Principes généraux pour les aménagements pour personnes à mobilité réduite en milieu patrimonial :

- ✓ Trouver un équilibre en préservation patrimoniale et inclusivité du paysage urbain.
- ✓ Avant tout aménagement, établir un diagnostic croisé patrimoine-accessibilité.
- ✓ Examiner toutes les solutions disponibles, ne pas partir par défaut de l'aménagement lourd.
- ✓ Adopter une flexibilité par rapport aux normes en milieu patrimonial.
- ✓ Travailler en concertation avec les acteurs et associations spécialisées.

2.2. Enjeux de durabilité

Les notions de durabilité et d'économie circulaire sont devenues centrales dans la gestion de la ville. De ce point de vue, les paysages historiques néoclassiques présentent des qualités indéniables :

- Ils sont constitués de **matériaux pérennes**, dont la durée de vie est particulièrement élevée ;
- Ils se prêtent à un **entretien léger mais** régulier ; dans le cas de réaménagements il est possible de **employer les matériaux** locaux, et donc d'économiser coûts de transport et de fabrication d'autres revêtements ;
- Ils se caractérisent par leur simplicité visuelle et l'**efficacité de leur agencement** : pas besoin de signaux ou de potelets excédentaires ;
- Ils contribuent à la **valorisation de filières professionnelles** locales, et sont pourvoyeurs d'emplois¹²³.

Par ailleurs, au nom de la mobilité douce, la gestion de l'espace public a acquis ces dernières années un caractère pour le moins paradoxal : pour réduire la place de l'automobile en ville et lutter contre la pollution sonore, climatique et visuelle, des réaménagements lourds sont mis en œuvre dans de nombreuses artères, générant une importante énergie grise.

Le patrimoine néoclassique présente pourtant d'intéressantes convergences avec ce nouveau schéma de mobilité, et bénéficie de qualités écologiques propres.

¹²³ Marie DEMANET, Jean-Pierre MAJOT, *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 1995, p. 13.

2.2.1. La qualité écologique des revêtements patrimoniaux

Loin d'être anodin, le changement du revêtement d'une rue, notamment pour un matériau bitumineux, a un impact écologique considérable :

- La production de matériaux à l'étranger et le charroi qui y est lié est polluant.
- La question de la température et du comportement à la chaleur des revêtements est souvent négligée. Lors des journées ensoleillées, l'asphalte atteint des pics de température bien plus élevés que la pierre. Ce facteur d'inconfort pour le piéton est aussi une source de pollution importante dans la ville. Dans la mesure où 40% de l'espace de la région bruxelloise est dévolu à la voirie, c'est une donnée dont les pouvoirs publics doivent prendre compte¹²⁴.
- La durabilité des matériaux est extrêmement variable : la durée de vie d'un revêtement en pierre naturelle est comprise entre 150 et 200 ans, contre entre 40 et 75 ans pour un revêtement en béton.

L'émission de CO² et la consommation d'énergie nécessaire à l'extraction de la pierre naturelle sont par ailleurs très faibles : prête à être découpée, la pierre ne nécessite au cours de son processus de transformation aucun adjuvant, si ce n'est de l'eau pour le sciage et le débitage. Elle n'est par ailleurs à la source d'aucun gaspillage : 100% de la matière extraite est utilisée, sous forme de dallage, blocs, concassage ou remblais¹²⁵.

Le paysage urbain néoclassique bénéficie d'une **importante durabilité**, et contribue au principe de **l'économie circulaire**.

2.2.2. Réemploi et enjeux sociaux

Du fait de leurs qualités mécaniques et de leur durabilité, les pavés de porphyre traditionnels se prêtent particulièrement bien au réemploi. Cette pratique, outre son aspect économique permet d'éviter la production et l'importation de matériaux de substitution (les pavés ne sont plus produits en Belgique depuis les années 1960)¹²⁶.

Cette économie circulaire, vertueuse, est d'autant plus importante que l'importation massive de pierres asiatiques essentiellement chinoises et indiennes, de moindre qualité mais financièrement plus abordables, a une empreinte écologique et sociale considérable : les conditions de production locales y sont déplorables, et une problématique récurrente de main d'œuvre infantile est dénoncée par diverses associations. En outre, certaines carrières sont établies dans des zones naturelles

¹²⁴ *Pavés de Bruxelles*, Bruxelles, ARAU, 2015, pp. 274-275.

¹²⁵ BRUXELLES ENVIRONNEMENT, *Recommandation MAT03 - Pierre Naturelle*, Bruxelles, 2011, p. 6.

¹²⁶ *Pavés de Bruxelles*, op. cit., pp. 390-391.

protégées, et ne prêtent pas attention aux conditions de sécurité dans lesquelles évoluent les travailleurs¹²⁷.

2.3. Enjeux économiques

2.3.1. Le coût du paysage urbain néoclassique

L'aménagement ou la rénovation respectueuse des paysages urbains néoclassiques présente à court terme un coût plus élevé qu'un aménagement standard incluant un revêtement bitumineux. Ce calcul est néanmoins remis en question si l'on adopte une vision à long terme de l'espace public, qui se prête particulièrement au paysage urbain historique, et que l'on y inclut un spectre de facteurs économiques plus large. Comme le souligne Bruxelles-Environnement, « la pierre naturelle coûte plus cher à l'achat et à la pose, mais son cycle de vie plus long et la faiblesse des coûts d'entretien la rendent économiquement plus avantageuse »¹²⁸.

Ainsi, dans le cas d'un aménagement (sans récupération de matériaux) d'espace présentant les caractéristiques de la ville néoclassique :

- **Les choix d'aménagement :**

Un aménagement respectueux de l'identité du paysage urbain néoclassique est caractérisé par un profil de voirie recouvert de pierre naturelle, et par une attention particulière à l'encombrement de l'espace public. Si le choix de la pierre naturelle est plus cher à court terme, il est compensé par un entretien bon marché et une importante durabilité. Par ailleurs, le respect du profil de voirie néoclassique permet d'éviter la multiplication des dispositifs tels que les potelets, dont le coût unitaire et d'entretien est particulièrement élevé.

- **Le coût d'entretien du paysage urbain :**

Le revêtement de voirie en pierre naturelle présente une résistance dans le temps exceptionnelle et largement supérieure à tout autre matériau. Son usure progressive n'altère en rien ses qualités mécaniques ou sa stabilité. Par conséquent, son entretien est peu coûteux comparé à toute autre formule de revêtement.

Si l'espace a été aménagé sur le modèle d'une zone de rencontre, ou en prêtant attention à la diminution de l'encombrement et la réduction du nombre de potelets et panneaux de signalisation, le coût d'entretien du mobilier urbain est également faible.

- **Le LCC (Life Cycle Cost) :**

Son calcul dépend du projet, de ses composantes et de son cycle de vie. À court terme, l'aménagement d'un paysage respectueux des critères néoclassiques est plus cher. Sa durée de vie plus longue le rend néanmoins financièrement avantageux à long terme.

¹²⁷ INDIA COMMITTEE OF THE NETHERLANDS, *Natural Stone*, Utrecht, 2008. [En ligne], < <http://www.indianet.nl/pdf/naturalstone.pdf> >. Consulté le 15 avril 2019.

¹²⁸ BRUXELLES ENVIRONNEMENT, *Recommandation MAT03 - Pierre Naturelle*, Bruxelles, 2011, p. 7.

Par ailleurs, l'étude anglaise *Paved with gold. The real value of good street design* met en évidence l'impact économique positif d'un aménagement qualitatif des rues : les piétons y circulent davantage, y passent plus de temps, et la valeur économique du quartier augmente en conséquence¹²⁹.

À long terme, un aménagement respectueux du caractère hérité et de l'identité du paysage urbain néoclassique **est plus avantageux financièrement** qu'une solution standardisée.

2.3.2. Paysage urbain néoclassique et opportunités d'emploi

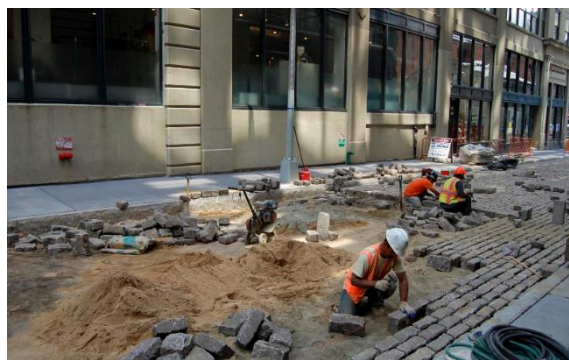
La préservation, la restauration et l'aménagement des paysages urbains néoclassiques offrent de multiples opportunités d'emploi, qui permettraient de revaloriser des filières traditionnelles belges quelque peu oubliées. Par exemple, la simple réfection d'un revêtement de sol en pierre naturelle convoque des savoir-faire diversifiés :

- **L'extraction de la pierre et sa mise en forme** : traditionnellement, ce travail était le fait de rompeurs, chargés de briser la roche, puis d'épinceurs qui lui donnaient sa forme. Les carrières se sont modernisées dès le XIX^e siècle, et proposent une vaste gamme de fonctions.
- **Le transport des matériaux** : par voie fluviale ou par route.
- **Les techniques de mise en œuvre du revêtement** : poser un revêtement en pierre naturelle solide et durable est une opération d'une certaine technicité, qui nécessite de disposer de main d'œuvre qualifiée.

La mise en place de filières de formation adéquates pourrait s'avérer pourvoyeuse d'emplois, et contribuer à redynamiser un secteur de l'économie belge au riche héritage¹³⁰. Par ailleurs, pour prévenir les dégradations de l'espace public, il serait préférable de substituer à la multiplication d'éléments de mobilier urbain peu pérennes des services d'entretien et de réfection réguliers de la voirie, qui pourraient également contribuer à l'emploi.



Un paveur bruxellois en 1911. (A.V.B., F.I., F-2487.)



La ville de New-York a formé une brigade de paveurs pour restaurer les « Belgian blocks » de Manhattan. (ARAU).

¹²⁹ DESIGN COUNCIL, *Paved with gold. The real value of good street design*, Londres, 2007.

¹³⁰ Maurice LORENZI et al., « Pierres naturelles wallonnes », *op. cit.*, p. 114.

3. La mise en valeur du paysage urbain néoclassique

Les pages suivantes présentent des attitudes simples à mettre en œuvre, essentielles à la mise en valeur et à la préservation du paysage urbain néoclassique. La conservation de ce dernier est liée à la compréhension de ses qualités spatiales, et à l'adoption d'une politique d'entretien régulière et adaptée. Au-delà de ces fondamentaux, le désencombrement de la voirie et l'adoption d'une politique de gestion du mobilier urbain adéquate contribuent également à garantir l'homogénéité du paysage urbain.

3.1. Comprendre et entretenir le paysage urbain néoclassique

Les enjeux précédemment évoqués sont à la base de nombreux projets de réaménagement de l'espace public néoclassique. Il faut ici observer qu'avant tout réaménagement, la compréhension par les gestionnaires de projet et les pouvoirs publics des logiques d'aménagement de ce paysage est essentielle. D'un point de vue méthodologique, cette démarche peut se traduire par la réalisation d'un inventaire du paysage (→ III.4.2), la rédaction d'une étude historique et paysagère spécifique à l'espace sujet à (ré)aménagement, et la constitution d'un corpus documentaire de plans, photographies, orthophotographies et sources d'archives.

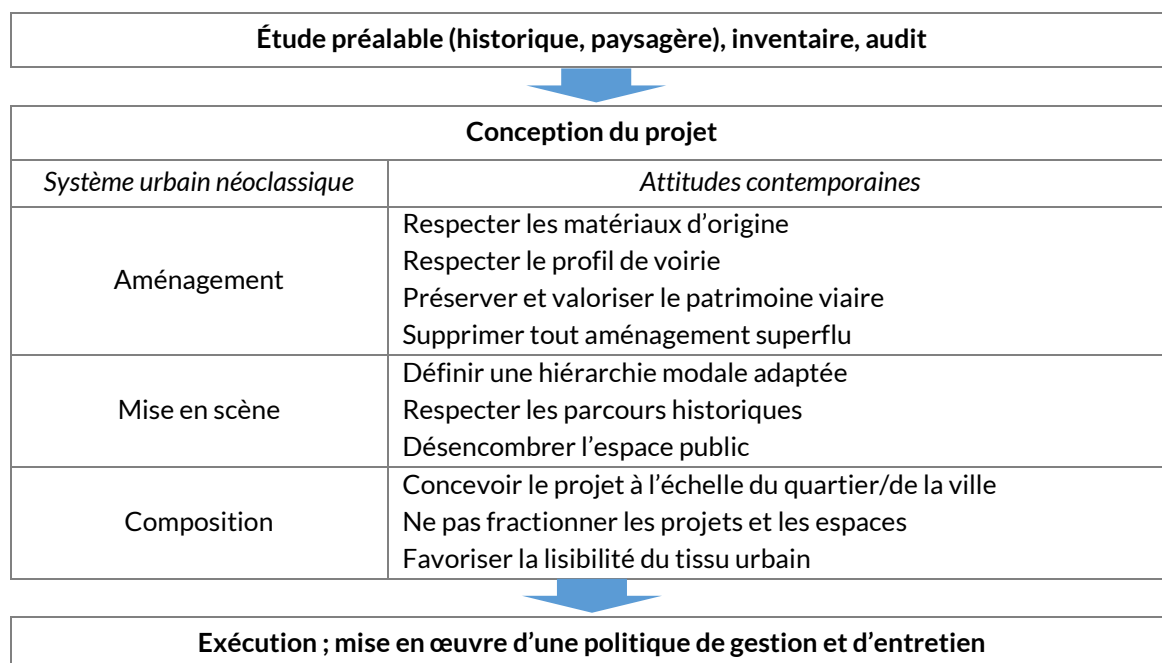


Figure 72 : impact de la compréhension du système urbain néoclassique dans la conception de projets d'aménagement

3.1.1. Le rôle de l'espace public dans la ville néoclassique

L'espace public et sa voirie jouent un rôle fondamental dans la qualité d'ensemble et la cohérence du paysage urbain néoclassique. Leur « statut de lien entre les espaces d'une ville et les différents

monuments, leur rôle dans la cohérence visuelle et l'harmonie d'un quartier font qu'ils constituent partie intégrante de l'esprit des lieux, de l'identité des rues, des places, des impasses. »¹³¹

Le maintien des caractéristiques spatiales des rues, places et avenues historiques est ainsi essentiel pour préserver l'identité et la spécificité de la ville. À l'échelle internationale, des exemples récents illustrent une prise de conscience des pouvoirs publics en la matière. Dans le monde anglo-saxon, **des recommandations émises conjointement par les services d'urbanisme, de mobilité et de gestion du patrimoine (→ III. 4. 1) ont ainsi permis de mettre en œuvre des plans de rénovation ambitieux de l'espace public**, conjuguant fonctionnalité et identité du paysage urbain.

Il faut par ailleurs souligner que ces préoccupations ont récemment été intégrées avec succès dans le cadre de réaménagements d'artères bruxelloises.

Dans le quartier des quais, certaines artères ont ainsi été repavées de manière qualitative, tandis que des trottoirs historiques ont été préservés dans le cadre du réaménagement de la rue du Marché aux Peaux, dans la zone UNESCO. Cette approche positive, combinant les impératifs de la rénovation urbaine à une prise en compte des caractéristiques patrimoniales de l'espace public, est encore peu fréquemment mise en œuvre, mais constitue une piste de développement à privilégier dans les années à venir.

❖ Exemple : le quartier DUMBO, New-York, États-Unis.

Plusieurs quartiers new-yorkais au passé industriel présentent un important patrimoine viaire, dont les pavés, issus des carrières wallonnes, ont été importés au cours du XIX^e siècle. C'est notamment le cas du quartier de Brooklyn « DUMBO » (Down Under the Manhattan Bridge Overpass), qui connaît depuis une dizaine d'années un important redéploiement, et a bénéficié entre 2009 et 2015 d'une restauration complète de ses revêtements historiques.

Le programme de restauration a été mis en place par les pouvoirs publics, mais les choix d'aménagement ont fait l'objet d'une concertation à large échelle, avec les associations de quartier et les groupes représentant les intérêts des divers usagers de la voie publique, notamment les cyclistes. À l'issue des consultations, la restauration et la repose à l'identique du revêtement patrimonial a été plébiscitée, moyennant certaines améliorations en termes d'accessibilité – notamment l'établissement de traversées piétonnes plus commodes mais respectueuses des caractéristiques visuelles de ce paysage urbain. L'établissement de chaussées en pavés sciés a en revanche été rejeté à plus de 90%, constituant aux yeux des New-Yorkais un « défaut d'authenticité ».



Figure 73 : la Water Street à New-York a bénéficié d'une rénovation exemplaire de son revêtement historique. (ARAU).

¹³¹ Maurice LORENZI et al., « Pierres naturelles wallonnes », *op. cit.*, p. 109.

❖ Exemple : le quai à la Chaux, Bruxelles.

Le quai à la Chaux est une large artère du quartier des quais, au nord-ouest du Pentagone bruxellois. Le pavage de celle-ci était endommagé et rendu irrégulier par l'évidement des joints, conséquence de la circulation et de l'entretien mécanique de la chaussée. La rue a bénéficié d'une rénovation complète, menée dans le respect des formes historiques et du profil de voirie mis en œuvre au XIX^e siècle. Le pavage a été soigneusement reposé, et l'intégration de bandes de stationnement à la rue a été réalisée de manière discrète, par une double ligne de pavés disposés de manière parallèle à l'axe de la chaussée. Aucun marquage additionnel n'a été nécessaire, le trottoir a été conservé.



Figure 74 : le quai à la Chaux à Bruxelles a bénéficié d'un repavage qualitatif, et a conservé son profil de voirie. Le stationnement est suggéré par le filet d'eau, sans marquage additionnel. (Streetview, 2017).



Figure 75 : la rue du Marché aux Peaux a été rénovée dans le respect de sa forme urbaine acquise au XIX^e siècle. Le trottoir historique, un des rares exemples de trottoir des années 1840 préservé, a été maintenu et intégré au projet. (Photographie C. Loir).

❖ Exemple : la rue du Marché aux Peaux, Bruxelles.

Adjacente à la rue du Marché aux Herbes, à proximité immédiate de la Grand Place, la rue du Marché aux Peaux a conservé un étroit trottoir probablement réalisé dans les années 1840, illustrant l'expérimentation de dispositifs urbains modernes avant la phase de réglementation et de normalisation de l'espace public. La récente rénovation de cette artère a pris en compte cet élément patrimonial rare, en l'intégrant au projet et renonçant à altérer le profil de la rue en adoptant un modèle d'Ancien Régime, caractérisé par un ruisseau central.

3.1.2. L'importance de l'entretien : l'exemple du revêtement de sol

La présence d'un revêtement de voirie en pierre naturelle, traditionnellement en pavés de porphyre, est une donnée essentielle du paysage urbain néoclassique. Ce type de revêtements fait pourtant l'objet de nombreuses critiques : trop bruyant, pas assez confortable et inadapté au développement de la mobilité douce, il est fréquemment remplacé par des alternatives qui dégradent la qualité visuelle du paysage (asphaltage), ou qui ne se montrent pas suffisamment durables (pavés sciés d'importation). Le discrédit du pavé ne réside pourtant pas dans le matériau en lui-même, mais bien dans quatre catégories de défaut dont il est souvent l'objet¹³² :

¹³² *Ibid.*, pp. 113-115.

- **En termes de conception** : il est nécessaire d'appliquer une membrane géotextile en fond de coffre, les fondations doivent être suffisamment résistantes pour le trafic envisagé, et l'évacuation de l'eau, surtout en cas de structure à joint ferme, doit faire l'objet du plus grand soin.
- **En termes de fournitures** : il est préférable de recourir à des pierres belges plutôt que d'importation, pour des raisons de durabilité et de résistance du matériau.
- **En termes d'exécution** : un revêtement en pierre naturelle demande un savoir-faire spécifique pour être exécuté de manière pérenne.
- **En termes d'entretien** : il est important d'adopter une pratique de maintenance régulière et systématique du revêtement, pour éviter sa dégradation progressive sous l'effet du trafic.

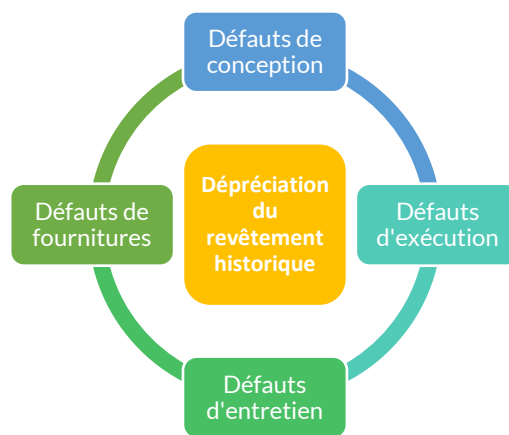


Figure 76 : les défauts à l'origine de la dépréciation des revêtements historiques

Pour peu qu'il soit correctement exécuté, un revêtement adéquat avec les critères du paysage néoclassique est viable en termes de confort circulaire et de pollution sonore. Il est néanmoins recommandé dans ces espaces d'adopter une vitesse limitée à 30 km/h, qui outre sa concordance patrimoniale, permet de garantir le maintien dans le temps du revêtement et un niveau sonore optimal¹³³.



Figure 77 : quartier du Grand Hospice, surface récemment repavée vs. pavage endommagé

Le nettoyage mécanique des rues évide les joints entre les pavés, et altère leur stabilité.

¹³³ Marie DEMANET, Jean-Pierre MAJOT, *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 1995, pp. 18-19.

En matière d'entretien, un programme de maintenance de qualité doit prévenir tout risque de dégradation des surfaces, ce qui implique de réagir rapidement dès la formation d'un défaut. Les opérations de réparation peuvent être de nature variée : repose de certains pavés, réparation des joints, ajustement des bordures de pierre bleue, etc. La question du nettoyage des rues est également importante : le recours à des procédés mécaniques d'entretien endommage les revêtements historiques, en aspirant progressivement les joints et la couche de pose des pierres naturelles¹³⁴.

❖ Exemple : le Royal Mile Action Plan, Édimbourg.

En 2013, la municipalité d'Édimbourg a mis en place un plan de gestion et d'amélioration de la qualité de l'espace public du *Royal Mile*, la rue historique la plus fréquentée de la ville. Celui-ci résulte de la multiplication des problèmes de gestion de cette artère fortement fréquentée : encombrement de l'espace public, présence de mobilier urbain excédentaire, revêtements endommagés, marquage au sol obsolète, etc. Le plan a été élaboré dans une démarche participative, en associant au projet les comités de quartier et les riverains. Quatre objectifs ont été identifiés : améliorer l'expérience du passant dans la rue, garantir la propreté et la sûreté de l'environnement, offrir un environnement résidentiel de qualité, et diversifier l'offre commerciale.

Les actions mises en place ont été échelonnées, financièrement et dans le temps, selon leur degré d'urgence et la facilité de leur mise en œuvre. Celles-ci comprennent tant des mesures de régulation du trafic (restriction de la vitesse), que la mise en œuvre de procédures d'entretien régulières et la réfection des revêtements de voirie endommagés.



Figure 78 : les effets d'une politique de gestion concertée de l'espace public patrimonial : le Royal Mile d'Édimbourg.
(Photographies Royal Mile Action Plan)

3.2. Désencombrer l'espace public et préserver sa lisibilité

Le mobilier urbain et les dispositifs de signalisation sont des éléments nécessaires dans l'espace public, mais bien souvent ceux-ci sont redondants, obsolètes ou disposés de manière non adéquate. Dans le paysage urbain historique, et plus encore la ville néoclassique, dont l'« efficacité » visuelle repose sur un espace lisible et dégagé, le surplus de mobilier, le marquage au sol ou les altérations de revêtement dégradent considérablement les qualités spatiales du paysage. Par ailleurs, la réduction de ces éléments, qui nécessitent un entretien et un remplacement fréquent, contribue à favoriser une politique de gestion durable de la ville, et constitue une économie notable.

¹³⁴ DUBLIN DEPARTMENT OF ARTS, HERITAGE AND THE GAELTACHT, *Paving*, op. cit., p. 46.

De manière générale, le mobilier urbain et toute indication dans l'espace public doit avoir une finalité, et disposer d'un espace approprié sur la voie publique. Le placement d'éléments dans la rue doit être effectué avec le plus grand soin, pour ne pas en altérer l'esthétique, ou complexifier le cheminement de ses usagers (cf. fig. 77 : le surencombrement du trottoir le rend difficilement praticable pour une personne à mobilité réduite).

Le positionnement des éléments, notamment sur le trottoir, est un facteur important qui doit être pris en compte dans tout projet d'aménagement. Ceux-ci doivent permettre de dégager un passage suffisamment large pour tous les usagers, et doivent laisser les perspectives urbaines dégagées¹³⁵. Il faut également garder à l'esprit que la délimitation entre les espaces piétons et le reste de la chaussée est plus efficacement atteinte par une différence de niveau et/ou de matériaux que par la multiplication de potelets. Ceux-ci favorisent un aménagement désordonné, et sont dangereux pour les personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, le caractère standardisé des potelets modernes dilue le caractère local du paysage urbain¹³⁶.



Figure 79 : le trottoir adjacent à la place Royale.



Marquage au sol, potelets, végétation occultant la composition, panneaux de signalisation, feux de signalisation, abribus, bornes, lampadaires (modèles divers sur la place). La place Blijckaerts est un des espaces néoclassiques les plus encombrés de Bruxelles. (Google Streetview, 2017.)



Initialement, la place était un espace partagé, extrêmement lisible. Le monument central était entouré d'un socle planté entouré de candélabres, prolongeant le modèle du quartier Royal. (Delcampe, ca. 1910.)

Figure 80 : encombrement de l'espace public, la place Blijckaerts

Avant d'apporter des réponses concrètes à la problématique de l'encombrement urbain, il peut être souhaitable de réaliser un audit ou un inventaire¹³⁷, à l'échelle de la ville, du mobilier urbain et de la signalisation. Celui-ci doit permettre de répondre aux questions suivantes :

- Quels sont les **différents modèles de signes/mobilier** présents dans chaque quartier ?
- La **présence** de ces signes/de ce mobilier est-elle **justifiée** ?

¹³⁵ Ce point est souligné dans le titre VI du PRDD en cours de révision.

¹³⁶ HISTORIC ENGLAND, *Streets for All*, op. cit., p. 30.

¹³⁷ DUBLIN DEPARTMENT OF ARTS, HERITAGE AND THE GAELTACHT, *Paving*, op. cit., p. 46.

- Ces signes/ce mobilier sont-ils en **adéquation avec le style et les caractéristiques spatiales** de chaque quartier ou type de paysage urbain ?

Principes généraux pour désencombrer l'espace public :

- ✓ Réduire l'excédent de signalisation et de mobilier urbain dans l'espace public (*cf. infra*) ; rationaliser les indications, rassembler plusieurs panneaux sur un seul support.
- ✓ Réduire au maximum le marquage au sol.
- ✓ Être attentif à préserver la colorimétrie de la ville (revêtements, marquages).
- ✓ Réaliser un inventaire/un audit sur le mobilier urbain (caractéristiques visuelles, raison d'être, adéquation du placement).

3.3. Préserver et mettre en valeur le mobilier urbain

Les paysages hérités du XIX^e siècle se caractérisent par l'intégration fine à l'espace public d'une palette de mobilier urbain : bornes, grilles, dispositifs de coin, éclairage ou bancs publics participent à la scénographie et contribuent à la qualité de l'environnement.

Souvent considéré comme une catégorie patrimoniale « mineure », le mobilier urbain est vulnérable à la dégradation, au remplacement ou à la destruction, d'autant plus s'il est associé à un espace fortement sollicité ou soumis à un trafic intense. Aussi des éléments autrefois fréquents, comme les grilles protégeant les saillies ou les décrottoirs, sont en voie de raréfaction.

Les recommandations internationales en matière de patrimoine suggèrent une gestion de l'espace public respectueuse du mobilier historique, et plaident pour l'intégration discrète et cohérente du mobilier contemporain¹³⁸.

3.3.1. Attitude relative au mobilier hérité

La ville conserve la trace de mobilier hérité, qui contribue à l'identité locale et au caractère des paysages urbains. Parmi les principales catégories de mobilier urbain à valeur patrimoniale ou adéquat en contexte historique, on retrouve :

- **Le mobilier rattaché à la chaussée :**

Les bornes chasse-roues: avant la généralisation des trottoirs, les bornes chasse-roues permettaient de protéger les édifices de la circulation urbaine. On les retrouve généralement à proximité des portes cochères d'édifices importants. Leur âge, état de conservation et qualité d'ensemble sont des facteurs de conservation.

¹³⁸ Pour la question du mobilier urbain, consulter entre autres HISTORIC ENGLAND, *Street furniture. Listing Selection Guide*, Londres, Historic England, 2017.

L'éclairage public s'est multiplié au cours du XIX^e siècle, grâce au passage au réverbère à gaz. La conception des éclairages témoigne d'un souci de l'ornementation en milieu urbain, cf. *supra*.

Les signes indicateurs remontent à la seconde moitié du XIX^e siècle. Les exemplaires anciens contribuent à l'identité locale d'un espace, tout en rappelant ses fonctions et en augmentant sa lisibilité. À Bruxelles, les panneaux des voies cavalières du bois de la Cambre constituent un exemple remarquable de la signalétique historique dans l'espace public.

Les bancs publics jouent un rôle essentiel dans l'appréciation des espaces néoclassiques, étant liés à la pratique de la promenade et invitant à la pause dans l'espace public. Ils doivent être disposés de manière à profiter des perspectives urbaines et de l'architecture environnante.

Les grilles entourant les parcs et jardins publics sont conçues comme une transition entre la rue et l'espace vert. Leur conception répond tant à des préoccupations de sécurité qu'à des critères esthétiques.

- **Le mobilier de commodité publique :**

Les fontaines publiques se sont généralisées dans la ville dès le début du XIX^e siècle, et leur développement a été favorisé par la pensée hygiéniste et la réflexion sur l'approvisionnement en eau potable. Elles contribuent à la structuration des espaces.

Les urinoirs ont été installés en ville par les autorités pour améliorer la salubrité des rues. De rares exemplaires historiques sont encore conservés, notamment à proximité de l'église Sainte-Catherine.

- **Le mobilier lié aux services publics :**

Les aubettes de transport en commun : les premières aubettes de tramway témoignent d'une grande maîtrise de l'intégration urbaine. Discrètes et cohérentes dans l'espace public, leurs teintes et matériaux sont sélectionnés pour rappeler l'aménagement de la voirie et du trottoir.

Les boîtes aux lettres historiques témoignent également du soin apporté aux divers éléments constitutifs de l'espace public au XIX^e siècle.

❖ **Exemple : Boston, Lincolnshire, Royaume-Uni.**

Le mobilier préservé constitue une remarquable opportunité pour mettre en valeur et améliorer la qualité de l'espace public. Au Royaume-Uni, la ville de Boston a ainsi intégré dans un plan de revitalisation urbaine des caractéristiques spatiales patrimoniales disparues, créant un espace attractif.

En 2010, le marché de Boston a rejoint la liste du patrimoine en péril en raison du mauvais état des bâtiments entourant la place. Un plan de revitalisation a été mis en œuvre par la municipalité, avec le soutien d'*Historic England*. La première phase du plan a consisté à



Figure 81 : la Five Lamps Market Place de Boston. (*Historic England*).

repaver la place avec la pierre de York traditionnelle, et à y réintégrer le *Five Lamps*, un candélabre monumental avec trottoir circulaire disparu au XX^e siècle. Depuis, la place a regagné en activité et plusieurs bâtiments ont bénéficié d'une restauration. Un marché bi-hebdomadaire s'y tient, ainsi que des événements mis en place par la ville.

Dans cet exemple, le revêtement de sol historique et le mobilier urbain participent à la valorisation de l'espace public¹³⁹.

3.3.2. La cohérence du mobilier urbain contemporain

La multiplication du mobilier urbain contemporain est un phénomène qui peut rapidement s'avérer préjudiciable pour le patrimoine. Pour diminuer les risques d'encombrement et de perte de cohésion de l'espace public, il est nécessaire d'adopter une charte morphologique et colorimétrique pour les dispositifs urbains, et de les placer de manière à limiter leur impact visuel.

Principes généraux pour le mobilier urbain contemporain :

- ✓ Établir un inventaire du mobilier existant, identifier les éléments superflus ou redondants ;
- ✓ Coordonner style, forme et couleur du mobilier urbain ;
- ✓ Avoir pour principe la simplicité et la cohérence.

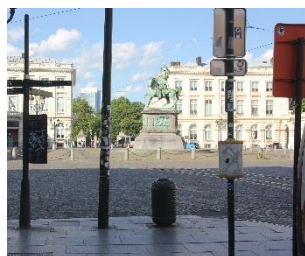
❖ Exemple : Westminster, Royaume-Uni.

Westminster a mis en place dès 2011 une série de bonnes pratiques pour l'aménagement de ses espaces publics, centrées sur la devise « Keep it Simple, Keep it Westminster ». Parmi celles-ci, une série de dispositions concernent le mobilier urbain. Les recommandations de la ville visent à assurer l'identité et la cohérence des rues, tout en définissant des standards en termes d'entretien du mobilier.

La majorité des dispositifs est peinte au moyen d'une peinture résistante aux adhésifs de couleur noire ; un plan de maintenance est défini pour chaque type de dispositif (par exemple, les bollards doivent être nettoyés une fois par an, et repeints tous les trois ans). Dans le cas de l'éclairage, un soin particulier est apporté aux critères de placement : les lanternes à caractère historique sont accrochées aux murs, pour éviter un déséquilibre de proportions entre un pied moderne, plus élevé que les modèles traditionnels, et la lanterne.



Bruxelles, diversité du mobilier urbain



Westminster, mobilier urbain cohérent

¹³⁹ HISTORIC ENGLAND, *Streets for All*, op. cit., p. 14.

4. Et maintenant ? Pistes pour une gestion durable de l'espace public néoclassique

4.1. L'appui des guidances sur la voirie et l'espace public

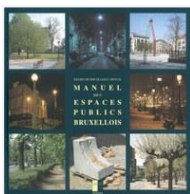
Les transformations permanentes de l'espace public et les nombreux défis auxquels il fait face rendent son aménagement et sa gestion complexe. Ce constat est d'autant plus vrai dans un contexte patrimonial tel que le paysage urbain néoclassique, dont la qualité et la cohérence rendent impossible l'implantation purement normative de dispositifs urbains.

Avant toute intervention dans un paysage urbain historique, il est essentiel d'étudier et quantifier l'impact du projet sur ses qualités fonctionnelles, esthétiques, sociales, durables et patrimoniales.

Pour accompagner les pouvoirs publics et les aménageurs dans leur démarche, de nombreuses **guidances et recommandations pratiques** sont disponibles en ligne. Majoritairement issues du monde anglo-saxon, celles-ci présentent de nombreuses solutions patrimonielement viables aux problématiques de mobilité, d'accessibilité et d'inclusivité dans la ville, tout en mettant en évidence les atouts d'une véritable politique de gestion de l'espace public à long terme, définie en concertation par toutes les parties prenantes dans la rénovation urbaine.

Il faut ici souligner le rôle précurseur de la Région de Bruxelles-Capitale en la matière, dont le *Manuel des Espaces Publics Bruxellois*, publié en 1995, demeure une source essentielle. En dépit de son ancienneté, celui-ci propose toujours des pistes particulièrement pertinentes, et adaptées aux spécificités de Bruxelles.

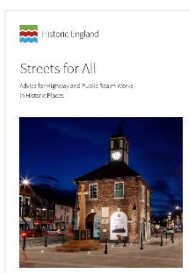
La liste ci-dessous présente une sélection, non exhaustive, des guidances sur l'espace public. Elle est destinée à être complétée par les ressources additionnelles présentées dans la bibliographie du présent rapport (→ [page 128](#)).



Manuel des Espaces Publics Bruxellois (RBC)

1995, Belgique

Le Manuel présente dans une forme ordonnée et synthétique des recommandations précises concernant l'aménagement des chaussées et trottoirs, la gestion des plantations de voirie et la question de l'éclairage public. Les principales problématiques de la ville héritée y sont abordées : encombrement, efficacité de la circulation, lisibilité du tissu urbain.

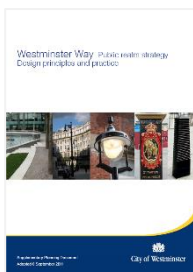


Streets for All (Historic England)

2018, G.-B.

Le projet *Streets for All*, dû à l'organe patrimonial anglais *Historic England*, a consisté à mettre à jour, compiler et publier de nombreuses recommandations patrimoniales. L'objectif est de proposer des pistes d'amélioration de l'espace public centrées sur son inclusivité et sa durabilité, tout en tenant compte de l'expérience patrimoniale d'*Historic England* en matière de gestion de paysage urbain. On y trouve des recommandations au sujet des revêtements, du mobilier urbain, de la gestion du trafic et de l'infrastructure. *Streets for All* se

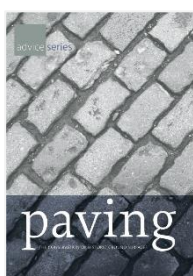
divise en deux volets : une guidance nationale, qui présente les principes d'aménagement de base de l'espace public et les enjeux qui y sont liés, ainsi que huit documents régionaux, adaptés aux paysages locaux, riches en exemples de réaménagements commentés.



Westminster Way (Westminster City Council)

2011, G.-B.

Sise au centre de Londres, Westminster dispose d'un important patrimoine urbain, dont la valorisation est une opération complexe. Ce guide est articulé autour de la devise de la municipalité en matière d'aménagement urbain, « Keep it simple, keep it Westminster ». Il synthétise en deux temps l'approche des pouvoirs locaux en matière d'embellissement de l'espace public : une guidance stratégique présente les principes théoriques mis en œuvre, tandis que le volet technique de la publication est organisé autour de grandes thématiques, telles que l'aménagement des rues, les espaces verts, les projets exceptionnels ou le désencombrement de la voie publique.



Paving. The conservation of Historic Ground Surfaces (Dublin City Council)

2015, Irlande

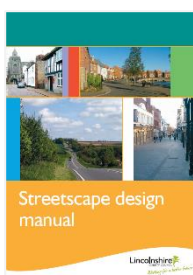
Considérant que les surfaces au sol font partie intégrante de l'environnement historique, le conseil municipal de Dublin a édité une recommandation concernant tous les aspects de son entretien et de sa mise en valeur : les pratiques de nettoyage, l'implantation du mobilier urbain ou les procédures de rénovation urbaine y sont détaillées.



Access. Improving the accessibility of Historic Buildings and Places (Dublin City Council)

2011, Irlande

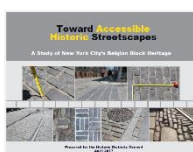
La collaboration entre le département patrimonial de Dublin et l'Autorité Nationale du Handicap a permis de créer cette recommandation conjointe, portant sur l'amélioration de l'accessibilité de l'espace public patrimonial. Celle-ci permet d'identifier précisément les besoins des personnes à mobilité réduite, et les solutions adéquates à y apporter en contexte urbain hérité.



Streetscape design manual (Lincolnshire County Council)

2016, G.-B.

Dans la foulée des recommandations d'*Historic England*, le Lincolnshire a développé une politique de rénovation et de valorisation urbaine respectueuse des besoins de tous les usagers et du paysage urbain historique. Ce manuel aborde de nombreux sujets liés à l'aménagement urbain : les processus et principes de gestion de l'espace, mais également les schémas de maintenance et la question de la prévention et du management des risques.



Toward Accessible Historic Streetscapes (New York Historic Districts Council)

2017, USA

Depuis une dizaine d'années, la ville de New York rénove ses artères patrimoniales pavées. Ce processus a posé des questions d'accessibilité, dont les solutions sont détaillées dans ce manuel.

Dans le contexte patrimonial, la lecture de ces recommandations est sous-tendue par un objectif commun : le maintien et la mise en valeur de l'identité du paysage historique. Les enjeux de cette approche, complexe, sont résumés dans le *Manuel des Espaces Publics Bruxellois* :

« D'une part, des règles uniformes d'aménagement sont inadéquates sur le plan historique ; la ville est une mais sa diversité fait la richesse des cadres de vie. D'autre part, toute tentative d'homogénéisation est contradictoire avec les structures [...] en place. Cette diversité ne justifie pas pour autant une individualisation excessive de chaque lieu : le *genius loci* du Sablon, de la Grand-Place, de la place Royale n'empêche pas que toutes ces places soient pavées des mêmes pierres, et selon des règles fort proches. »¹⁴⁰

Rompres la cohérence d'un de ces espaces revient à porter atteinte à la qualité d'ensemble de tout le système urbain néoclassique. Concilier le caractère spécifique des places citées ci-dessus à un aménagement cohérent mais non standardisant impose une démarche réflexive et l'adoption d'une politique urbaine à large échelle, dont la mise en œuvre gagne à être soutenue par un inventaire de la voirie.

4.2. L'inventaire de la voirie historique, suggestions méthodologiques

La majorité des publications récentes en matière d'aménagement des paysages urbains historiques appellent à la rédaction d'un **inventaire de la voirie** urbaine, à l'échelle de la ville. Comprendre les spécificités et les logiques d'aménagement de celle-ci est essentiel pour identifier les meilleures pratiques de rénovation et de gestion.

Les critères d'un tel inventaire doivent être définis en amont de sa rédaction, et faire l'objet d'une concertation entre les différents acteurs concernés. Plusieurs facteurs doivent être pris en compte : la description matérielle de l'artère, la présence de caractéristiques propres à une typologie de paysage urbain, l'interaction entre la voirie et son environnement bâti, ou encore ses éventuelles altérations et éléments perturbateurs. L'exploitation d'un tel inventaire dans le cadre de projets d'aménagement doit entretenir des objectifs à la fois urbanistiques et qualitatifs¹⁴¹ : harmoniser les matériaux avec le cadre urbain, limiter l'usage de matériaux génériques non adaptés, établir des choix budgétaires responsables et favorisant une économie vertueuse, etc.

Pour atteindre ces objectifs, l'inventaire peut prendre plusieurs formes :

- Constituer *in fine* un **manuel de référence**, dont la consultation doit être favorisée lors de la création de projets d'aménagement ou de réfection de voirie. C'est par exemple le cas du plan *IPOD III* de la ville de Gand, dédié au mobilier urbain.
- Être associé à la rédaction d'une **guidance opérationnelle**, telle que le *Westminster Way*.
- Bénéficier d'une **publication en ligne**, facilement accessible. La mise en place d'un outil collaboratif (tant pour la constitution que l'exploitation de l'inventaire) peut être indiquée pour en augmenter l'efficacité¹⁴².

¹⁴⁰ DEMANET, Marie, MAJOT, Jean-Pierre, *Manuel des espaces publics bruxellois*, op. cit., p. 134.

¹⁴¹ *Ibid.*, p. 29.

¹⁴² Par exemple, la plateforme patrimoniale open source *Arches*, conçue pour répertorier tout type de patrimoine géolocalisable dans une perspective collaborative.

Il est par ailleurs important de partager largement ce dernier, tant au niveau des aménageurs et des autorités que du grand public, qui n'est généralement pas ou peu sensibilisé au caractère patrimonial de l'espace public (→ III.3.1).

❖ Un exemple d'inventaire : le cadastre de la voirie de Tournai

En Belgique, la Ville de Tournai a récemment lancé le projet de rédaction d'un cadastre de la voirie patrimoniale. Celui-ci répond à un désir de la commune de préserver son patrimoine viaire, tout en l'inscrivant dans le cadre du plan de mobilité local.



Mesure des revêtements de sol



Carte des revêtements de voirie à Tournai (2019)

Figure 82 : le cadastre patrimonial de la voirie à Tournai (Illustrations Florian Mariage).

L'inventaire consiste à faire un état des lieux précis de la voirie urbaine tournaisienne : les matériaux, la mise en œuvre et le degré de conservation de chaque artère sont évalués. Une fois ce travail achevé, une stratégie de conservation et de remise en état sera développée, tenant compte des principaux points d'attraction dans la ville et du développement des modes de transport doux.

4.3. Actions en faveur d'une politique urbaine respectueuse du patrimoine

Loin d'être figé, le paysage urbain historique peut enrichir les dynamiques de mobilité douce et de développement de la qualité de vie en ville. Néanmoins, pour préserver sa qualité pour les générations futures, plusieurs actions concrètes peuvent être mises en place :

- Sensibiliser le public et les aménageurs à la dimension patrimoniale de l'espace public :

Le patrimoine urbain est souvent négligé par méconnaissance, relégué au titre de patrimoine « mineur » ou de second plan par rapport au bâti. Pourtant, l'espace public bruxellois a été au cœur des réflexions des aménageurs pendant plus d'un siècle, et a bénéficié de l'intervention des architectes les plus renommés.

La sensibilisation du public (par le biais de conférences, de capsules vidéo, de campagnes sur les réseaux sociaux ou de publications en ligne) est un prérequis à la réappropriation et l'appréciation des paysages urbains bruxellois.

De même, les initiatives de formation aux différents niveaux de pouvoir (communal, régional, etc.) doivent être développées et favorisées.

- **Favoriser les pratiques de bonne gouvernance :**

La collaboration de tous les acteurs impliqués dans la transition urbaine est hautement recommandable : des synergies mobilité-urbanisme-patrimoine pourraient voir le jour, dans une démarche de « co-construction ».

Au niveau communal, il est souhaitable de mettre en place une synergie entre les services en charge de la mobilité, de l'aménagement de la voirie et du patrimoine (à l'instar du projet Streets for All). La collaboration entre ces instances peut permettre de trouver des solutions créatives et favorables à la qualité de vie en ville aux enjeux urbains contemporains.

- **Intégrer le patrimoine aux débats et réflexions en matière de mobilité et d'urbanisme :**

Les publications en matière de mobilité ou d'urbanisme n'intègrent que rarement des données patrimoniales. Celles-ci peuvent pourtant enrichir les cadres conceptuels et constituer des pistes de réflexion intéressantes. Cette démarche propre aux guidances anglo-saxonnes pourrait être transposée dans certaines publications bruxelloises, par exemple les *Cahiers de l'Observatoire de la Mobilité*.

- **Favoriser le dialogue avec la CRMS et la DPC :**

La Commission Royale des Monuments et des Sites souscrit pleinement aux objectifs de durabilité, d'inclusivité et de qualité de la ville contemporaine, tout en étant « convaincue qu'il est possible de mieux concilier mémoire et projet, approche patrimoniale et approche contemporaine, au niveau de l'urbanisme et du paysage »¹⁴³. En l'associant aux réflexions sur l'aménagement de l'espace public, il sera possible « d'identifier et de clarifier, en amont des dossiers et au cours du processus, les attentes et contraintes des différents acteurs au bénéfice de projets cohérents et ambitieux. »¹⁴⁴

- **Tenir compte du paysage urbain hérité dans les plans de mobilité :**

Le paysage urbain doit servir de trame aux parcours dans la ville, et non l'inverse. Le régime de mobilité mis en place dans ces espaces doit être respectueux de leurs formes patrimoniales, pour en favoriser l'appréciation et en augmenter la qualité d'usage.

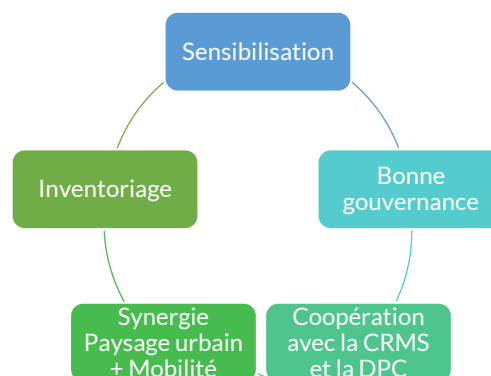


Figure 83 : les axes d'une politique urbaine respectueuse du patrimoine

¹⁴³ CRMS, *Memorandum 2019-2024*, p. 7.

¹⁴⁴ *Ibid.*, p. 15.





Conclusion

Entre 1775 et 1860, la ville connaît d'importantes mutations : nouvelles pratiques de mobilité, agrément de la marche à pied et aspirations à la modernité contribuent à en redéfinir les espaces, et à y développer un système d'aménagement dont les fondamentaux perdurent jusqu'à nos jours. Un paysage urbain spécifique émerge, fondé sur les canons du néoclassicisme. Conçu selon des principes d'aménagement, de composition et de mise en scène, le système urbain néoclassique devient la trame de fond de l'espace collectif bruxellois.

La cartographie de ce paysage témoigne cependant de sa raréfaction progressive dans l'espace public : peu d'artères ont conservé toutes leurs caractéristiques néoclassiques, et toutes subissent des altérations liées à un manque d'entretien, à la pression automobile ou à la multiplication des obstacles visuels.

Certains ensembles néoclassiques font pourtant preuve d'une cohérence remarquable, et comportent un important patrimoine viaire.

Le quartier Royal en premier lieu : conçu à la fin du XVIII^e siècle comme un laboratoire des dernières solutions urbanistiques, sa fréquentation aristocratique et l'importance qu'y revêt la promenade comme pratique de déplacement structurante ont contribué à en faire le terrain privilégié du développement de la voirie moderne. L'opération d'embellissement dont il fait l'objet à partir de 1847 préfigure ainsi au niveau européen la systématisation des formules d'aménagement conçues dès les premières années du XIX^e siècle.

Le quartier du Grand Hospice illustre quant à lui la maîtrise de la transition urbaine par les architectes néoclassiques : implanté sur le site de l'ancien Béguinage de Bruxelles, dont il exploite partiellement l'agencement existant, il constitue un ensemble remarquable par ses qualités spatiales, en adéquation avec tous les critères du paysage néoclassique. Il témoigne par ailleurs d'un nouveau rapport de l'autorité publique à l'espace collectif en offrant un traitement monumental à l'institution laïque, l'hospice. Une riche scénographie urbaine vient renforcer cette perception de l'espace.

La vision fonctionnaliste du XX^e siècle et la perte de la plurifonctionnalité de l'espace public ont contribué à altérer l'homogénéité de ces ensembles néoclassiques. À l'heure actuelle, le développement des mobilités douces et les nouveaux projets de ville constituent non un obstacle, mais une formidable opportunité de valorisation de ce paysage urbain, qui rejoint les objectifs d'inclusivité et de durabilité de la ville contemporaine.

La rédaction d'un inventaire détaillé, la sensibilisation et le développement de synergies entre les acteurs de la rénovation urbaine, de la mobilité et du patrimoine sont des mesures essentielles pour initier une dynamique de gestion positive de ce patrimoine urbain remarquable, constitutif de l'identité bruxelloise.

Bibliographie sélective

AGENTSCHAP ONROEREND ERFGOED, *Afwegingskader. Behoud kasseiwegen vs. Verbetering rijcomfort*, Bruxelles, 2015.

ASSOCIATION DU PATRIMOINE ARTISTIQUE, *Le quartier du Béguinage et le Grand Hospice*, Bruxelles, (Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire n°4).

BRUXELLES ENVIRONNEMENT, *Recommandation MAT03 – Pierre Naturelle*, Bruxelles, 2011.

BRUXELLES MOBILITÉ, *Revêtements des aménagements cyclables. Recommandations pour la conception, la mise en œuvre et l'entretien*, Bruxelles, 2009.

BRUXELLES MOBILITÉ, *Revêtements des aménagements piétons. Recommandations pour la conception, la mise en œuvre et l'entretien*, Bruxelles, 2012.

BRUXELLES MOBILITÉ, *Cahier de l'accessibilité piétonne. Directives pour l'aménagement de l'espace public accessible à tous*, Bruxelles, 2014.

CENTRE DE RECHERCHES ROUTIÈRES, *étude sur les revêtements piétons en pierres naturelles en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, 2018.

CHARRUADAS, Paulo, DESSOUROUX, Christian, *Étude historique de la Région bruxelloise, des grandes formes urbanistiques de la législation sur le bâti*, Bruxelles, Université Libre de Bruxelles, non publié, 2004, 2 volumes.

CIHT, *Manual for Streets 2. Wider application of the principles*, Londres, CIHT, 2010.

CLERBOIS, Léon, *Histoire de l'éclairage public à Bruxelles*, Bruxelles, 1910.

COECKELBERGHS, Denis, LOZE, Pierre, *Un ensemble néoclassique à Bruxelles : le Grand Hospice et le quartier du Béguinage*, Bruxelles, IRPA, 1983.

CRMSF, *Revêtements de sol en pierres naturelles et patrimoine*, Brochure, Namur, 2018.

DEMANET, Marie, MAJOT, Jean-Pierre, *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, Région de Bruxelles-Capitale, 1995.

DEMEURE, Quentin, *Le revêtement de l'espace public de la Grand-Place de Bruxelles. Étude historique*, Bruxelles, Cellule Patrimoine historique, 2017.

DELATTRE, Simon, *Les Douze heures noires. La nuit à Paris au XIX^e siècle*, Paris, Albin Michel, 2000.

DESIGN COUNCIL, *Paved with gold. The real value of good street design*, Londres, Commission for Architecture and the Built Environment, 2007.

DUBLIN DEPARTMENT OF ARTS, HERITAGE AND THE GAELTACHT, *Access. Improving the accessibility of historic Buildings and Places*, Dublin, Dublin City Council, 2011.

DUBLIN DEPARTMENT OF ARTS, HERITAGE AND THE GAELTACHT, *Paving. The conservation of historic ground surfaces*, Dublin, Dublin City Council, 2015.

DUQUENNE, Xavier, *Le parc de Bruxelles*, Bruxelles, CFC Éditions, 1993.

- HISTORIC ENGLAND, *Easy Access to Historic Landscapes*, Londres, Historic England, 2013.
- HISTORIC ENGLAND, *Street furniture. Listing Selection Guide*, Londres, Historic England, 2017.
- HISTORIC ENGLAND, *Streets for All. Advice for Highway and Public Realm Works in Historic Places*, Londres, Historic England, 2018.
- IBSR, *Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public dans la sécurité et le respect*, Bruxelles, 2013.
- ICOMOS, *Heritage at risk*, Berlin, 2010.
- LINCOLNSHIRE COUNTY COUNCIL, *Streetscape design manual*, Lincoln, Lincolnshire County Council, 2016.
- LOIR, Christophe, « Le patrimoine néoclassique à Bruxelles », *Bruxelles Patrimoines*, 6, 2013, pp. 97-117.
- LOIR, Christophe, « Voir et être vu. Se promener à Bruxelles aux XVIII^e et XIX^e siècles », *Bruxelles Patrimoines*, 6-7, 2013, pp. 45-61.
- LOIR, Christophe, *Bruxelles néoclassique. Mutation de l'espace urbain, 1775-1840*, Bruxelles, CFC Éditions, 2017 (première édition 2009).
- LOIR, Christophe, « De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936) », dans BRANDELEER, Céline, et al., *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Bruxelles Mobilité, 2016, pp. 13-29, (*Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale n°5*).
- LOIR, Christophe, *Le patrimoine néoclassique*, Bruxelles, 2018, (*Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire n°57*).
- LORENZI, Maurice, TOURNEUR, Francis, CANEI, Sandro, ROLAND, Jean-Pierre, « Pierres naturelles wallonnes et aménagements des espaces publics à valeur patrimoniale », *Bulletin de la Commission royale des monuments, sites et fouilles*, 25, 2013, pp. 101-124.
- Pavés de Bruxelles*, Bruxelles, ARAU, 2015.
- TFL, *Streetscape Guidance*, Londres, Mayor of London, 2017.
- SMOLAR-MEYNART, Arlette, VANRIE, André, *Le quartier Royal*, Bruxelles, CFC Éditions, 1998.
- Toward Accessible Historic Streetscapes*, New York, Historic District Council, 2017.
- WASSEIGE, Manoëlle, *Le quartier Royal*, Bruxelles, (*Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire n°15*).
- Westminster Way. Public Realm strategy, design principles and practice*, Londres, City of Westminster, 2011.

