

An aerial photograph of a busy street in Brussels, Belgium. The street is filled with a large crowd of people, many of whom are walking. There are several bicycles parked along the sidewalks. On the left, a grey building has a sign that reads "PHARMACIE + APOTHEEK". On the right, a red brick building with white window frames is visible. In the background, the city skyline of Brussels is visible, including several tall buildings and a church with a spire. The sky is clear and blue.

BRUXELLES PATRIMOINES

Décembre 2019 | N° 032

Dossier **VOIR LA RUE AUTREMENT**

Varia **ALEXIS DUMONT**
SAINT-VERHAEGEN

DOSSIER

LES VOIRIES DU CENTRE HISTORIQUE DES GÉNÉRATIONS DE PAVÉS

QUENTIN DEMEURE

HISTORIEN DE L'ART
VILLE DE BRUXELLES, DÉPARTEMENT PATRIMOINE
PUBLIC, CELLULE PATRIMOINE HISTORIQUE



Rue des Bouchers [A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels].

La contribution de la Cellule Patrimoine de la Ville de Bruxelles traite de la voirie dans le cœur historique de Bruxelles, un quartier formé par la Grand-Place et ses abords. Partiellement inscrite sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco (Grand-Place), cette zone aux bâtis anciens, formée de ruelles étroites, est principalement pavée. En premier lieu, Quentin Demeure fait la somme des enseignements collectés à l'occasion des études historiques menées dans cette zone. L'auteur retrace l'évolution de la voirie au cours de ces deux derniers siècles, en abordant également le mobilier urbain et les trottoirs. Paula Cordeiro, relate, quant à elle, les chantiers récents conduits par la Ville de Bruxelles en vue de créer une zone piétonne dans le cœur historique ainsi que les débats auxquels ils ont donné lieu en vue de concilier patrimoine, réglementation urbanistique, contraintes techniques et exigences en matière de mobilité (personnes à mobilité réduite et cyclistes).

En 2012, vu l'état désastreux des rues de l'Îlot Sacré, le Collège de la Ville de Bruxelles a pris la décision d'en renouveler le revêtement. Le choix des matériaux de remplacement s'est appuyé sur différentes études préalables dont une étude historique des voiries. Ce chantier, relaté dans la contribution de Paula Cordeiro (voir p. 58), s'est achevé en 2019. Cette politique qui intègre une vision patrimoniale de l'espace public caractérise la démarche menée ces dernières années par la Ville dans le cadre de la gestion de ses voiries du centre historique.

Le centre historique de Bruxelles a longtemps conservé un aspect hérité de sa structure médiévale. Le tracé de plusieurs rues entretient le souvenir d'éléments préexistants, tels un chemin ou un ruisseau. Seules les voies principales de circulation étaient empierrées, comme

en témoigne l'appellation *Steenweg* d'une des plus anciennes artères de la ville et dont le nom se traduit par « chaussée », mais également par « chemin empierré ». La rue du Marché aux Herbes, en plein centre historique, emprunte une partie de son tracé allant d'ouest en est¹. Au centre de ces anciennes voiries, un caniveau ou une simple dépression, appelée ruisseau, évacue les eaux. Au fil des siècles, ce type d'aménagement se généralise progressivement et sera pratiquement le seul à être mis en œuvre jusqu'au troisième quart du XIX^e siècle dans les quartiers situés aux abords de la Grand-Place (fig. 1).

Les procédés de revêtement se diversifient ensuite, avec l'apparition notamment de pavés de bois debout, d'asphalte ou de béton (fig. 2). Il apparaît qu'à toutes les époques, le choix du revêtement de voirie semble



Fig. 1

Vue de la rue au Beurre vers la Grand-Place. La rue présente le type d'aménagement caractéristique des voies carrossables à partir de la seconde moitié du XIX^e siècle (©AVB, FI C 14499).



Fig. 2
La rue de l'Amigo, cliché du Vieux Bruxelles, s.d. (ca 1900) : la chaussée est couverte d'une pellicule d'asphalte (© AVB, FI C 2909).

surtout dicté par les problématiques techniques à résoudre dans ce quartier. Les matériaux mis en œuvre offrent une réponse contemporaine aux défis qui se présentent. Dans ce contexte, les matériaux sont rarement choisis en fonction de leur environnement urbain. Néanmoins, lors des dernières phases de renouvellement du revêtement de voirie du centre historique, la Ville de Bruxelles a souhaité que l'histoire de leur évolution soit étudiée pour que

ces informations participent au choix des types de matériaux et de pose à mettre en œuvre. Ce fut notamment le cas pour les revêtements de la Grand-Place et des voiries de l'Îlot Sacré, en ce compris leurs trottoirs.

.....
**LE REVÊTEMENT PAVÉ
DE LA GRAND-PLACE**

Si des études en cours par prospection électro-magnétique viennent de



Fig. 3
Moellon en grès découvert lors d'une rupture de canalisation survenue dans la nuit du 29 au 30 mars 1981 au centre de la Grand-Place, à mi-chemin entre la Maison du Roi et l'hôtel de Ville, à un mètre de profondeur environ (© MVB).

révéler que l'espace de la Grand-Place était largement bâti au Moyen-Âge², à l'époque moderne, cette vaste esplanade, lieu de réjouissance et de manifestation publique, a longtemps été gérée sur le plan administratif comme un espace carrossable sur lequel se croisent deux voiries. On conserve, à titre de témoin de revêtement ancien dans cette zone, l'un des moellons découverts au lendemain d'une rupture de canalisation survenue dans la nuit du 29 au 30 mars 1981 (fig. 3). L'assiette actuelle de la place daterait des travaux de reconstruction de la ville suite au bombardement de 1695. Le revêtement actuel ne correspond cependant plus à celui qui couvrait alors la Grand-Place, ce dernier ayant entre-temps fait l'objet de plusieurs campagnes de renouvellement.

Les archives ne précisent pas la nature du premier matériau de revêtement du niveau actuel. Durant l'Ancien Régime, les voiries empierrées de la ville sont traditionnellement couvertes d'un revêtement aux tonalités à dominante claire. Un des



Fig. 4

Les pavés "à tête de chat" de la cour de l'hôtel de ville de Bruxelles [A. de Ville de Goyet, 2019 © Urban.brussels].

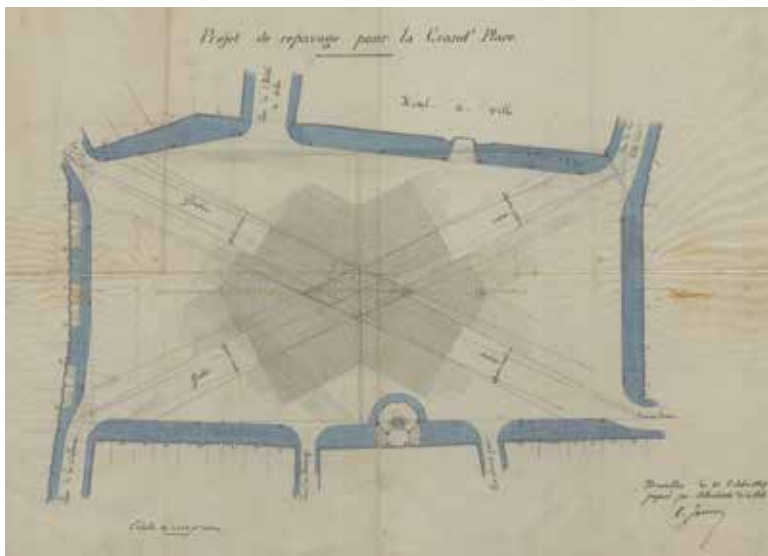


Fig. 5

Projet de réfection du revêtement de la Grand-Place avec la délimitation entre grande et petite voirie, 1869. Dans ce projet non réalisé, les pavés sont disposés de façon à mettre en évidence le statut des différentes voiries [© AVB, TP 161].

documents conservés mentionne notamment la livraison de pavés « blancs faite pour le service de la Ville de Bruxelles aux ouvrages courans »³. Différents formats de pierre se côtoient et, à titre d'exemple, une commande de pavés blancs, datée du 3 janvier 1777⁴, mentionne la livraison de pavés carrés de 5 pouces de large minimum (12,5 cm) sur 7 à 8 pouces d'épaisseur (17,5 à 20 cm) et dont la queue (base du pavé) est de 3 pouces de large (7,5 cm). La tête du pavé (surface visible) est taillée en pointe de diamant. Outre les pavés de formats réguliers mentionnés dans les archives, l'iconographie atteste de l'usage à la même époque de matériaux moins travaillés tels que de petits moellons appelés pavés "à tête de chat" ou *kinderkoppekes* que l'on retrouve notamment dans la cour de l'hôtel de Ville (fig. 4).

Pour les périodes les plus récentes, les archives conservent une documentation de trois campagnes de renouvellement du revêtement effectuées entre 1850 et 1900. Celui-ci

était remplacé tous les 20 ans environ bien que, d'après les mêmes archives, son état aurait nécessité un renouvellement plus fréquent. À cette époque, la place dépendait de deux entités administratives différentes : la Ville de Bruxelles pour la petite voirie et l'État belge pour la grande voirie. L'espace occupé par la grande voirie était constitué de deux bandes de circulation reliant pour l'une, la rue des Chapeliers à la rue au Beurre et pour l'autre, la rue de la Colline à la rue de la Tête d'Or, formant un motif en croix au centre de la place. L'espace restant constitué de quatre triangles relevait de la Ville de Bruxelles. Ce découpage avait pour conséquence de compliquer singulièrement l'établissement des dossiers et d'en ralentir le déroulement des travaux (fig. 5).

La première campagne documentée de renouvellement du pavement a été réalisée en 1853. D'après les illustrations d'époque, le calepinage adopté semble vouloir inscrire au sol le tracé des grandes voiries qui traversent

la place. À cette occasion, il est fait usage de pavés de Quenast retaillés de format presque carré (16 cm x 16 à 18 cm). La nature du revêtement que vient remplacer le pavé de Quenast en 1853 ne nous est pas connue. Si l'usage de pierre blanche est encore en cours dans la seconde moitié du XIX^e siècle, l'emploi de pierres de teintes plus sombres est également attesté dès le début du siècle. À titre d'exemple, la rue Saint-Christophe, percée en 1808 à travers le complexe du couvent des Riches-Claires, est revêtue de pavés en porphyre de Quenast⁵.

En 1853 également, la maison de *L'Étoile* est démolie, et l'actuelle rue Charles Buls élargie et repavée pour améliorer le flux de la circulation. Cette rue, de même que la Grand-Place, se trouve en effet sur l'axe emprunté par les voyageurs qui transitaient entre les gares du Midi et du Nord. Les deux opérations de pavage sont probablement conjointes et réalisées avec des matériaux similaires (fig. 6).



Fig. 6

Rue Charles Buls vers 1880 avec le trottoir d'origine de l'hôtel de ville et un revêtement en pavé de section carrée sans doute similaire à celui de la Grand-Place (© AVB, FI J 1699).

Malgré sa solidité, le pavé de Quenast posé en 1853 perd rapidement de son adhérence et devient glissant, une dizaine d'années seulement après son installation. Son état général a notamment pour conséquence la chute quotidienne de chevaux sur la place⁶. En 1869, l'architecte de la Ville, Victor Jamaer, dresse un projet de pavage de la place en matérialisant, à l'aide du calepinage, le tracé des deux grandes voiries. Ce projet n'est pas réalisé (voir fig. 6), mais il pourrait s'être inspiré du précédent calepinage de la place. Le remplacement des pavés est retardé jusqu'en 1883 en raison des difficultés précédemment évoquées pour trouver un accord entre les deux gestionnaires du site. À cette date, les pavés de Quenast sont remplacés par du grès de l'Ourthe. Ces nouveaux pavés, traditionnellement posés dans des rues en pente en raison de leur surface plus adhérente, adoptent un format oblong (14 cm x 16 cm). La surface couverte est estimée à 5.477,80 m². Le type de pose adopté à cette occasion est celle d'un carré qui se développe à partir du centre de la place. Huit portions qualifiées de « passerelles » ont été réalisées en pavés d'Attrre de format carré (14 cm x 14 cm) à la jonction entre la place et les rues avoisinantes. L'une d'entre-elles, située au niveau du portail de l'hôtel de Ville, est conservée. Cet important chantier a été réalisé en l'espace de quatre semaines seulement⁷ (fig. 7).

La dernière intervention documentée est réalisée à la fin du mois d'août 1900. Le revêtement de grès est alors considéré comme étant dans un état désastreux. Le choix du type de pavé se porte sur le porphyre de Quenast ou de Lessines demi-retaillé en raison de son faible coût et de sa durabilité. La qualification « demi-retaillé » se réfère au fait que les creux et aspérités de surface ne peuvent dépasser 0,5 centimètre. Le format

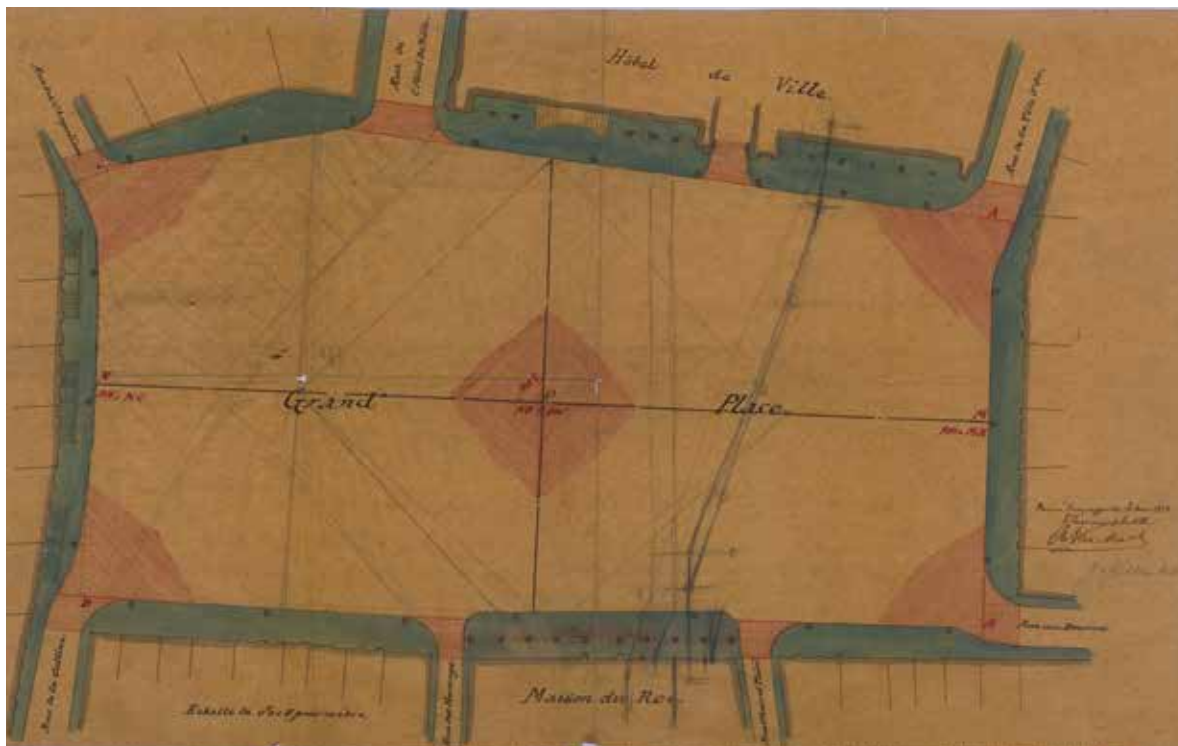


Fig. 7

Calepinage prévu pour le repavement de la place en 1883. On aperçoit les passerelles en pavés plats au niveau de chaque accès à la place. 20 mai 1882 (© AVB, TP 161).

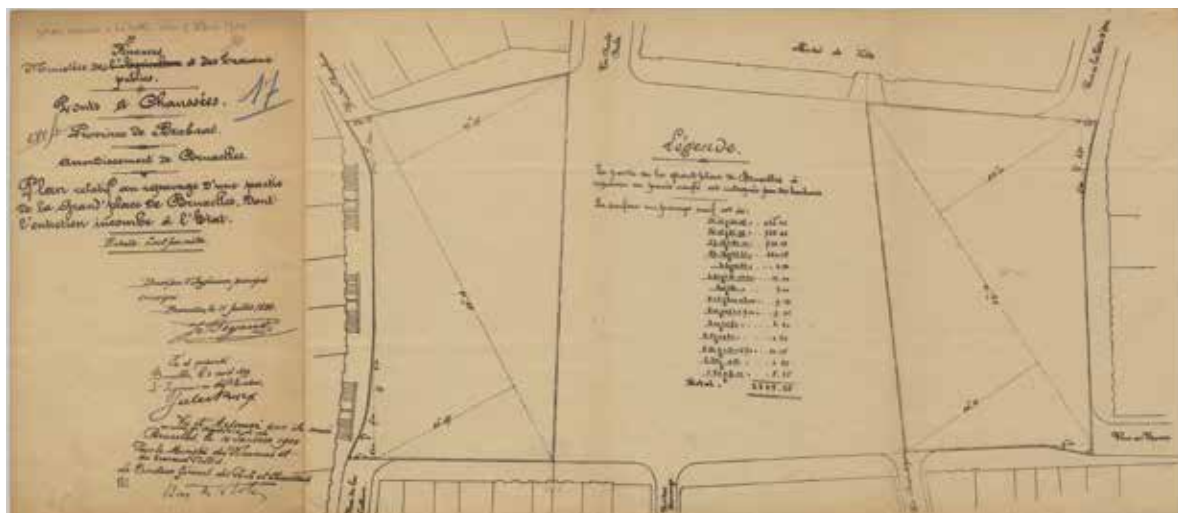


Fig. 8

Partitionnement des travaux de pavage de la Grand-Place lors de la campagne de renouvellement, , plan daté du 3 août 1899 (© AVB, TP 161).

de ce matériau est à nouveau oblong (10 cm x 15 à 17 cm). Le pavage est exécuté en trois grandes portions quadrangulaires dont chacune possède son calepinage propre (fig. 8).

En effet, pour résoudre les difficultés liées au découpage particulier des zones d'interventions entre les deux entités administratives, la place a été artificiellement divisée en trois zones

quadrangulaires. La portion centrale couvrant approximativement la moitié de la surface de la place était entretenue aux frais de la Ville, les deux autres zones étaient à charge

de l'État. Les deux lignes de démarcation entre les trois zones de travail sont encore partiellement visibles dans le calepinage actuel du revêtement de la place.

Les archives ne possèdent pas de documents relatifs aux interventions ultérieures. Il est cependant aisé de supposer que le revêtement de la Grand-Place a bénéficié d'un entretien, voire d'un renouvellement régulier. La situation actuelle du revêtement semble néanmoins être un héritage de la dernière phase documentée de transformation, avec quelques adaptations dans la portion basse de la place. Depuis la création de la Région de Bruxelles-Capitale (1989), la Grand-Place de Bruxelles est considérée comme une voirie communale (fig. 9).

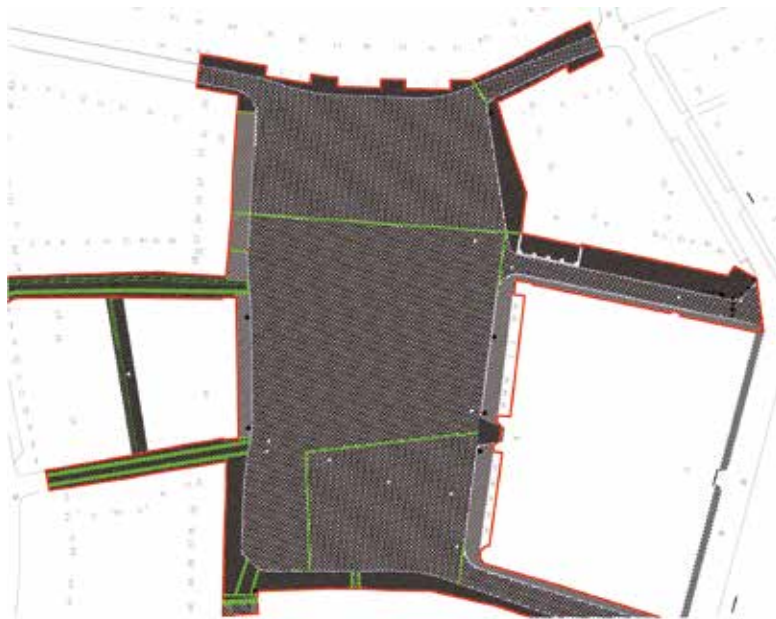


Fig. 9
Schéma du calepinage actuel de la Grand-Place (© Ville de Bruxelles).

Outre ces trois campagnes de renouvellement, l'assiette de la place a accueilli des réalisations fixes plus ou moins monumentales. Il est possible de citer notamment plusieurs fontaines, des réverbères au centre de la place et le monument des comtes d'Egmont et de Hornes entre 1864 et 1872. De nombreuses installations temporaires ont occupé et occupent encore ponctuellement cet espace public notamment : des kiosques, des crèches et sapins de Noël, des scènes de concert, etc.

LES TROTTOIRS DE LA GRAND-PLACE

L'apparition des premiers trottoirs le long des maisons de la Grand-Place survient peu après l'indépendance de la Belgique. Auparavant, le revêtement couvrait de manière uniforme l'ensemble de l'espace public avec une légère contre-pente appelée revers et prenant naissance à proximité du pied des façades afin que l'eau n'y stagne pas. Ce revers est ponctuellement jalonné par des entrées de

caves, des perrons et autres aménagements tant privés que publics dont certains ont été maintenus jusqu'à nos jours⁸.

Par ailleurs, comme la réalisation des trottoirs dépend à l'origine de l'initiative privée, toutes les maisons n'en sont pas bordées en même temps. La première mention d'un trottoir sur la Grand-Place remonte à 1837, devant les n° 21 et 22⁹. Le dernier à avoir été réalisé est celui des n° 8 à 12 dont la mise en place ne remonte pas à avant la période comprise entre 1853 et 1864¹⁰.

À l'origine, la réalisation des trottoirs est à charge des propriétaires des maisons qui leur correspondent. Leur emprise sur l'espace public varie selon le bon vouloir des maîtres d'œuvre, de telle sorte que les raccords entre les différentes portions de trottoir au sein d'un même tronçon ne sont pas toujours harmonieux. Une réglementation du 14 août 1846 corrige cette anomalie en im-

posant que les bordures des trottoirs ne soient interrompues par « aucune saillie ni retrait ». Les dispositifs qui ont été conçus avant cette période ne sont pas immédiatement rectifiés de sorte que sur des photos prises durant la seconde moitié du siècle, il est encore possible d'observer ces incohérences dans les trottoirs à hauteur des n° 1 à 7, 20 à 28 et 34 à 39.

Initialement, les trottoirs de la place semblent revêtus de grandes dalles selon les exigences définies par la réglementation précitée de 1846. Ces dernières sont probablement en pierre bleue et délimitées par une bordure conçue dans le même matériau. Suite à une latitude de plus en plus grande des réglementations successives, la plupart de ces dalles sont progressivement renouvelées durant la dernière décennie du XIX^e siècle par un revêtement en pavés platines bordés de pierre bleue. Ce changement s'explique sans doute par la robustesse du matériau de remplacement ou par sa modularité,



Fig. 10

Vue de la place lors du bombardement de la ville par les troupes de Louis XIV, 1695. L'hôtel de Ville ne possède pas encore de trottoir : sous les galeries, le niveau du sol est surélevé par rapport à la place (© MVB, K1973-1 H648, détail).

rendue nécessaire notamment suite à l'intégration progressive de mobilier urbain, à la pose de plus en plus de techniques sous la voirie ou à des réparations ponctuelles.

Les trottoirs des bâtiments publics que sont l'hôtel de Ville et la Maison du Roi font figure d'exception au sein de la place. Ils semblent avoir fait

l'objet d'un traitement particulier, sans doute en raison du statut privilégié des monuments qu'ils bordent.

L'aménagement des trottoirs de l'hôtel de Ville est réalisé en 1845 tout autour des façades extérieures et il est complété par celui des trottoirs de la cour intérieure en 1868¹¹. Avant cette date, le pavement de

la place court jusqu'aux pieds des galeries du rez-de-chaussée dont le niveau est surélevé par rapport à celui de la voirie (fig. 10). Les archives conservent un cahier des charges du 20 décembre 1844 relatif à la « fourniture de dalles, bordures et châssis en pierre bleue pour trottoirs à établir au pied de l'hôtel de Ville, du local de l'école militaire & des sœurs noires, au Marché aux Poissons et au pont de fer, rue de la Régence »¹². La pierre utilisée est du petit granit en provenance des carrières d'Écaussines. Peu de temps après, le bulletin communal mentionne encore le placement d'urinoirs autour de l'hôtel de Ville pour que les trottoirs restent toujours secs¹³. Cette indication témoigne des usages en cours sur les voies publiques à l'époque.

Ce premier trottoir était bien plus étroit que le dispositif actuel. À l'époque, le perron de l'escalier des lions menait d'ailleurs le piéton jusque sur les pavés de la place. Le trottoir est constitué de grandes dalles monolithiques qui occupent toute sa largeur. Aux angles et au niveau des accès du bâtiment, ses extrémités sont traitées à l'aide de grandes pierres également monolithiques en quart de cercle. Certaines d'entre elles ont été conservées dans leur état d'origine, notamment, rue de l'Amigo au niveau du porche du bâtiment et à l'angle avec la rue Charles Buls. À ces emplacements, l'emprise du trottoir n'a donc pas évolué (fig. 11). La forme élégante mais peu pratique de la bordure en pierre qui intègre et dissimule la rigole d'écoulement est un peu obsolète pour l'époque. Ce modèle de bordure dite « à rigole couverte » est fortement déconseillé par le rapport du Conseil central de Salubrité publique sur les trottoirs de Bruxelles de 1845 et proscrit par le règlement de 1857 en raison de la difficulté d'entretien (nettoyage et rejointoiement des dif-



Fig. 11
L'hôtel de ville vers 1868 suite à la restauration de la façade orientale et à l'élargissement de son trottoir (© AVB, FI J 1778).



Fig. 12
Renouvellement du revêtement de trottoir de l'aile orientale. Sans date. La photo a été prise entre 1986 et 1990, comme en attestent les échafaudages du chantier de restauration des Ducs de Brabant visibles en arrière-plan (© AVB, FI C 19500).

férents éléments constitutifs). Suite à la transformation de l'escalier des lions vers 1866 et à la restauration de la façade orientale dont la campagne s'achève en 1868, la portion de trottoir située à front de la Grand-Place est élargie et la bordure à rigole couverte réutilisée. Une boîte aux lettres y est intégrée ainsi que des réverbères vers 1864.

Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, le bâtiment de l'hôtel de Ville fait l'objet de nombreuses campagnes de restauration¹⁴ dont la dernière s'achève en 1902. Dans la foulée, il est naturellement décidé de remettre en état les trottoirs fortement altérés par les chantiers. Lors du chantier, il a été constaté qu'une partie des dalles étaient encore po-

sées sur un simple lit de sable sans aucune fondation. Interdit par le règlement de 1846, ce procédé de construction témoigne du caractère ancien du dispositif¹⁵. Le trottoir et ses fondations sont alors entièrement remaniés à l'exception de l'élégante bordure à rigole couverte qui est, une fois encore, maintenue malgré l'avis négatif du service technique des Travaux publics. Cette dernière est encore conservée une dizaine d'années environ.

Suite à une importante infiltration survenue dans les caves, des sondages sont entrepris en 1913 au niveau du porche d'entrée de la Grand-Place pour en identifier la source. Ces examens débouchent sur le constat selon lequel il importe de

modifier non seulement les canalisations d'alimentation en eau de l'hôtel de Ville mais encore la forme des bordures des trottoirs. Le rapport incrimine les caniveaux couverts car, en raison de leur format, ils doivent être nettoyés abondamment chaque matin et l'eau finit par s'infiltrer au travers des joints défectueux. En 1915, l'ensemble des bordures à rigoles couvertes sont remplacées par des bordures simples et l'écoulement des eaux se fait désormais à la jonction entre les pavés et la base du bloc de bordure¹⁶ (fig. 12).

Entre 1986 et 1990, le revêtement du trottoir de l'hôtel de Ville est partiellement renouvelé sans respect du calepinage initial. Pourtant, certains éléments du dallage précédent ont

été réutilisés lors de cette campagne. En témoigne, la présence de six douilles en cuivre conçues d'après des plans de 1897 pour recevoir les montants d'une marquise abritant le trottoir lors des grands événements (fig. 13).

La construction du bâtiment original de la Maison du Roi remonte à 1515. Lorsque l'édifice est racheté par la Ville de Bruxelles en 1860, il n'est pas bordé de trottoirs. Ses perrons d'accès débordent sur l'espace public et le pavé de la place se poursuit jusqu'aux pieds de la construction. Un premier trottoir est construit à l'occasion de l'installation de la statue des comtes d'Egmont et de Hornes en 1864¹⁷. Il est intégré au dispositif du grand piédestal du monument. La volonté des autorités communales était d'embellir et de moderniser les abords de la Maison du Roi en la dotant d'équipements monumentaux. Cependant, suite à des sondages réalisés en 1874, il apparaît que la Maison du Roi présente des défauts de stabilité. Le groupe des comtes d'Egmont et de Hornes est déplacé au Petit Sablon et le bâtiment d'origine démonté, faisant place entre 1874 et 1892 à un méticuleux chantier de restitution « à l'identique » du bâtiment menaçant ruine (fig. 14).

Une grande partie de l'édifice est déjà achevée en 1885 et les trottoirs des façades latérales et arrière sont réalisés en juin la même année. Ils sont constitués de dalles et bordures en pierre bleue posées sur un massif de maçonnerie en briques dites *Klampsteenen*¹⁸. Le bâtiment bénéficie également d'un trottoir équipé de deux réverbères en façade principale. Ce dispositif semble avoir reçu le même traitement que les précédents. Il est rapidement démolli suite à la décision d'adjoindre une tour et une galerie en façade principale du bâtiment et remplacé par



Fig. 13

La Maison du Roi suite à la pose du monument sculpté des comtes d'Egmont et de Hornes. 1864. L'adjonction de ce monument a été complétée par des trottoirs faisant partie du dispositif (© AVB, FI J 710).



Fig. 14

La Maison du Roi suite à sa reconstruction, fin XIX^e siècle. Le trottoir est équipé d'une baille de fer (© AVB, FI F 559).

un second trottoir érigé d'après des plans de 1895. Ce dernier est équipé d'une « baille de fer » (barrière métallique) et revêtu de grandes dalles en pierre bleue intégrant quatre réverbères. Jusqu'à ce jour, son aspect est pratiquement inchangé alors que les trottoirs qui bordaient les façades latérales et arrière ont été remplacés par un revêtement de pavés platines posé de plain-pied avec celui de la rue.

LES VOIRIES DE L'ÎLOT SACRÉ

Bien qu'elle soit portée par une histoire aussi complexe que mouvementée, l'appellation « Îlot Sacré » désigne de nos jours un ensemble formé par la rue des Bouchers, la Petite rue des Bouchers, la rue des Dominicains et la rue d'Une Personne, auxquelles s'ajoutent les impasses Schuddeveld et de la Fidélité. Relativement inchangé depuis 1550¹⁹, le quartier, autrefois celui des métiers liés à la boucherie abrite depuis le XIX^e siècle de nombreux restaurants²⁰.

L'intérêt pour les voiries de l'Îlot Sacré comme objet patrimonial remonte au début des années 1970, lorsque la Ville décide de réaménager la rue des Bouchers, la Petite rue des Bouchers et la rue des Dominicains. Bien que le plan particulier d'affectation PPA 30.10 n'impose aucune règle particulière sur ces voiries, le chantier est précédé d'une étude entamée en 1971 afin notamment de déterminer quelle nature de matériaux, quel type de finition, quel procédé de mise en œuvre sont les plus conformes au lieu. L'architecte de la Ville de Bruxelles, Jean Rombaux, auteur de nombreuses restaurations du patrimoine public, affirme que le revêtement de ces voiries devait être initialement constitué de petits pavés irréguliers et ronds, appelés communément *kinderkoppes* ou à tête de chat.



Fig. 15
Vue de la rue des Bouchers avec l'intersection de la rue des Dominicains (à gauche) et celle de la Petite rue des Bouchers (à droite) ca 1900 (AVB, FI C 2994).

Un dessin de Jambers réalisé durant la première moitié du XIX^e siècle représente une petite portion de la rue des Bouchers située devant une habitation particulière et dépourvue de tout trottoir. D'après cette représentation, la voirie est revêtue de pavés ronds et probablement irréguliers. Ce matériau semble néanmoins posséder un format plus important que celui des *kinderkoppes* (fig. 15). Il est également avancé que pour des raisons tant pratiques qu'historiques et patrimoniales, les trottoirs doivent

être supprimés et qu'un filet d'eau central doit être installé au milieu de la chaussée.

Tel n'est plus l'état de la rue lorsqu'elle est prise en photo au début du XX^e siècle. Cette documentation révèle l'existence d'une chaussée à profil en dos d'âne, constituée de pavés de format oblong, bordée de trottoirs très étroits et nettement surélevés par rapport à la voie carrossable. Le revêtement des trottoirs est composé de pavés ou de dalles rectangulaires. Les

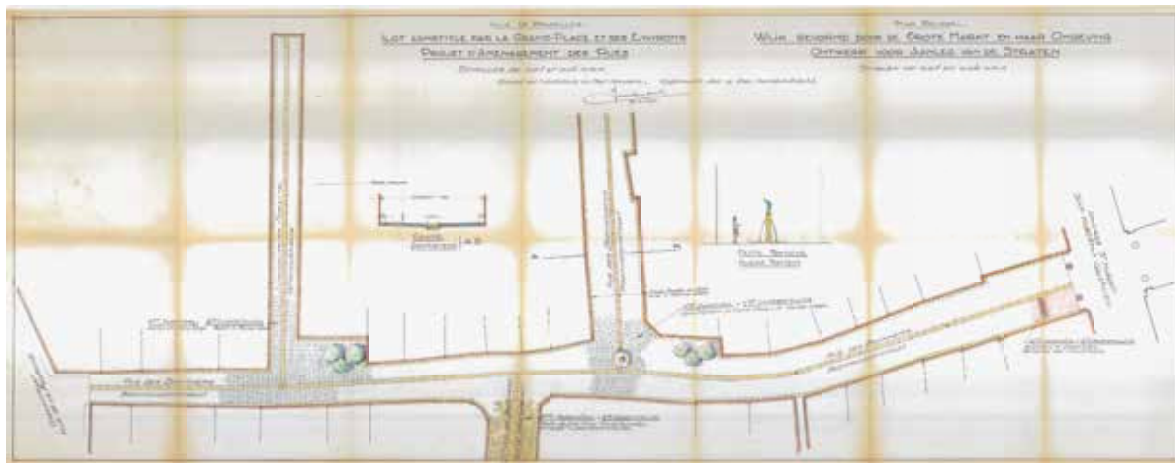


Fig. 16
Projet de renouvellement du revêtement de voirie rue des Bouchers, Petite rue des Bouchers, rue des Dominicains et impasse de la Fidélité. Différentes hypothèses de travail sont illustrées représentant la voirie avec des pavés, l'*opus incertum*, des *klinkers*, des dalles en pierre bleue. 30 novembre 1971 (© AVB, ARCH 391).

deux extrémités de la chaussée qui viennent buter au pied des bordures des trottoirs font office de filet d'eau. En 1930, la rue des Bouchers est couverte d'asphalte, ce qui ne semble pas être le cas pour l'entrée de la rue des Dominicains. L'asphalte est posé directement sur les pavés. Les trottoirs, en revanche, conservent leur aspect. Au début des années 1960, la voirie asphaltée est en mauvais état²¹ et le revêtement pavé réapparaît par endroits.

À cette époque, les rues du quartier sont toujours ouvertes à la circulation mais avec interdiction de stationner. Ces dispositions sont régulièrement bravées et les ruelles sont complètement engorgées. Les documents d'archives révèlent qu'en cas de suppression des trottoirs, il serait important de limiter au strict nécessaire la circulation automobile dans le quartier. Suite à un sondage d'opinion, une majorité des usagers du quartier se prononce comme étant favorable à l'instauration d'un piétonnier durant certaines heures de l'après-midi et de la soirée. Cette étude débouche sur la réalisation d'un essai fructueux durant les mois de juillet et d'août 1969²², qui sera

maintenu par la suite. La décision de renouveler intégralement le revêtement de voirie du quartier est également prise à cette occasion (fig. 16).

Plusieurs hypothèses de travail sont envisagées dont celle de départ est la pose de petits pavés – pavés mosaïques – de section carrée²³. D'autres pistes de recherche sont également à l'étude comme la mise en œuvre d'un revêtement central en *kinderkoppekes*, de dalles de pierre bleue rectangulaires à joints contrariés, de dalles de pierre bleue de format irrégulier posées en *opus incertum* de façon à ce qu'elles s'agencent le mieux possible les unes par rapport aux autres, et finalement de *klinkers*, un revêtement de sol en brique d'origine hollandaise. Ce revêtement serait encadré par des bordures étroites en pavés mosaïque de grès blanc de Plancenoit posés au même niveau que le revêtement de la voirie et interrompu par un filet d'eau en pierre bleue ou blanche au centre de la voirie.

Un test grandeur nature est ensuite effectué avec trois échantillons de matériaux (des *klinkers*, un *opus incertum* en pierre bleue et des pavés

de grès). Selon un courrier de l'Ingénieur-Directeur général de l'Urbanisme, les dalles en pierre bleue rectangulaires et irrégulières, les *kinderkoppekes* ainsi que les autres formats de pavés nécessiteraient la réalisation de fondations renforcées difficiles à mettre en œuvre en raison de la présence d'un grand nombre de canalisations en sous-sol. Du point de vue historique, le rapport privilégie l'emploi de petits pavés irréguliers et, dans une moindre mesure, de grandes dalles rectangulaires en pierre bleue. Les premiers sont rejetés en raison de l'inconfort qu'ils occasionnent pour le piéton. Les dalles en pierre bleue (régulières ou irrégulières) ne semblent pas convenir non plus car leur surface est glissante, elles se descellent facilement suite au passage répété des véhicules et posent des problèmes en cas de démontage ponctuel de la voirie.

À l'issue du test, la décision est prise d'enlever l'ensemble des matériaux ainsi que les trottoirs et de poser, dans la rue des Bouchers, la Petite rue des Bouchers, la rue des Dominicains et l'impasse de la Fidélité, un revêtement en *klinkers* avec des bordures en pavés mo-

saïques²⁴. Au-delà de l'intérêt technique, ce matériau d'aspect rustique devait plaire à une époque où les façades des bâtiments étaient souvent dérochées lors de leur restauration pour faire apparaître leur parement en brique. En revanche, l'impasse *Schuddeveld* semble avoir conservé son revêtement du XIX^e siècle. Pour des raisons de facilité d'entretien, le filet d'eau central est finalement remplacé par deux filets d'eau disposés de part et d'autre de la chaussée à la jonction avec les bordures en pavés mosaïques.

Lors de la création des galeries royales Saint-Hubert entre 1845 et 1847, le raccord entre les deux sections principales des galeries et la rue des Bouchers est particulièrement soigné. L'architecte des galeries, Jean-Pierre Cluysenaer, y a construit une structure couverte reposant sur des colonnes dont certaines sont disposées de manière à réduire la largeur de la rue sans affecter celle du passage carrossable. Le plan de l'architecte, dressé à la fin de l'année 1846, porte clairement la mention suivante : « Couverture du point de jonction des deux galeries dans la grande rue des Bouchers ». Le maintien d'un même type de revêtement sur l'ensemble de la rue, y compris sous le passage couvert, permettait à la voirie de conserver visuellement son statut tout au long de son tracé (fig. 15).

Le revêtement du passage couvert de la rue des Bouchers au croisement avec les galeries de la Reine et du Roi est également modifié, probablement dans la foulée des travaux précédemment évoqués. Il est composé d'une surface de pavés mosaïques sombres dont la portion couverte est entourée par une bordure de pavés mosaïques de teinte claire. Si dans le passé, le revêtement avait pour objectif d'induire le sentiment de continuité visuelle de la voirie, tandis que la structure couverte était chargée

d'unifier les deux principales sections des galeries, ce pavage centré sur lui-même a été mis en œuvre en rupture avec son environnement.

CONCLUSION

Plus que tout autre, le patrimoine du centre historique de Bruxelles, lieu de passage et de rassemblement, est particulièrement exposé aux différentes contraintes liées à son importante fréquentation et à sa visibilité. Cette réalité affecte les édifices qui en constituent le décor, mais plus encore le revêtement de sol. Le rôle de ce dernier n'est cependant pas négligeable, car il structure l'espace public et constitue la toile de fond du théâtre urbain. Son usage intensif lui confère néanmoins un caractère fragile et éphémère. Son renouvellement imprime un point de vue à chaque fois différent sur son environnement en fonction de la nature, de la forme et de la couleur des matériaux, de l'association entre les différents matériaux disponibles ou du type de mise en œuvre retenu.

Aussi loin qu'elles puissent remonter, les archives témoignent tant pour la Grand-Place que pour les rues étroites de l'Îlot Sacré, de la diversité des matériaux choisis allant du format arrondi, carré ou oblong à des tonalités beiges, rougeâtres en passant par les teintes sombres du grès ou du porphyre. Le choix de la nature et de la forme du revêtement s'avère prioritairement tributaire de critères d'ordre technique. Cela signifie que les matériaux sont d'abord choisis en raison de leur durabilité, de leur caractère antidérapant, de leur coût ou de leur disponibilité. Le choix du *klinker* pour les rues de l'Îlot Sacré en dépit de toutes les recherches historiques préalablement effectuées sur le quartier est particulièrement éclairant et caractéristique de cette démarche opportuniste.

Les progrès techniques jouent également un rôle essentiel dans l'évolution du paysage urbain, qu'il s'agisse de l'apparition du trottoir vers 1830 ou de la multiplication du mobilier urbain qui vient y prendre progressivement place. Ces changements introduisent un effet toujours plus structurant à un espace autrefois moins contraint. Il ne facilite toutefois pas toujours la lecture de l'espace public. En effet, l'évolution du trottoir, dont l'aménagement est conçu à l'origine de concert avec celui de la voirie publique, suit très souvent une destinée qui lui est propre. Le cas des trottoirs de la Grand-Place illustre bien le propos. Outre les trottoirs historiques de la Maison du Roi et de l'hôtel de Ville qui ont globalement conservé leur aspect initial, les autres revêtements ont été malmenés, garnis d'un important mobilier urbain, encombré par des terrasses plus ou moins permanentes et finalement renouvelés. Lorsqu'ils sont encore visibles, les différents types de matériaux témoignent des nombreuses campagnes de rénovation menées généralement îlot par îlot et le plus souvent sans volonté concertée d'harmonisation.

L'intérêt grandissant apporté ces dernières années à l'espace public, et à la voirie, en particulier comme objet patrimonial, a retenu l'attention des autorités publiques. Ces espaces bénéficient désormais de mesures de protection légale et d'une reconnaissance internationale ou plus simplement d'un intérêt accru des autorités en fonction de leur implantation au cœur du centre historique. Les différentes études préalables et collaborations interdisciplinaires qui ont accompagné les derniers chantiers de renouvellement des voiries du centre historique de Bruxelles témoignent de cette démarche, apportant une réponse aux différentes contraintes techniques tout en s'inspirant des enseignements puisés dans le passé.

NOTES

1. *Le patrimoine monumental de la Belgique. Bruxelles, Pentagone*, t. 1B, 1993, p. 496.
2. Le CReA Patrimoine sous la direction de François Blary a réalisé une opération de prospection géophysiques au service de l'archéologie urbaine - « Voir » sous les pavés du chœur de Bruxelles – lauréate du Fonds Jean-Jacques Comhaire de la Fondation Roi Baudouin, entre le mardi 15 et le samedi 19 mai 2018. Dans l'attente de la publication de ses résultats, il est difficile de rendre compte des découvertes en matière de revêtement lors des fouilles réalisées ponctuellement sur cet espace.
3. État de la livraison de pavés réalisée entre Noël (24 décembre) 1778 et la saint Jean (23 juin) 1779. 21 juillet 1779. Archives de la Ville de Bruxelles (AVB), Archives anciennes, Liasse 525.
4. AVB Liasse 525.
5. AVB TP 6242.
6. AVB TP 161.
7. AVB TP 161.
8. LOIR, C., *Bruxelles néoclassique*, Bruxelles, 2017, p. 279-287.
9. AVB TP 8596.
10. D'après une photo non datée prise après la démolition de la Maison de *L'Étoile* en 1853 et avant la généralisation vers 1864 des réverbères sur pied implantés dans les trottoirs. AVB FI F 508
11. DEMEURE, Q., *Les fontaines de l'hôtel de ville de Bruxelles*, Bruxelles, 2013, p. 15.
12. AVB AA 1845 rép. 105.
13. Bulletin communal 1849, t. 1, p. 34.
14. DEMEURE, Q., *Les tourelles de l'hôtel de ville de Bruxelles*, Bruxelles, 2015, p. 5.
15. AVB TP 48 341.
16. AVB TP 65 268.
17. DE ROM, P., *Les Sculptures de Bruxelles*, Bruxelles, 2000, p. 53.
18. AVB TP 57654.
19. LISSON, J. et VANNIEUWENHUYZE, B., « De stadspattingronden van Jacob van Deventer », in LISSON, J. (éd.), *Zoutleeuw in de middeleeuwen: van platteland tot stad: stadsontwikkeling in de Nederlanden* [Studies Stadsgeschiedenis; N° 9], Gent: Academia Press, 2015, p. 29-36.
20. HOUBART, Cl., « Bruxelles, laboratoire d'une politique européenne de "réanimation" urbaine : l'exemple

du quartier du Sablon », *Bruxelles Patrimoines*, 28, p. 28-49.

21. D'après les témoignages d'époque, l'asphalte est complètement rongé par les produits d'entretien trop acides ou par les rejets domestiques qui s'écoulent quotidiennement à sa surface. Les rapports de l'administration soulignent que, pour ces motifs, il est souhaitable de supprimer le revêtement en asphalte. AVB ARCH 391.
22. Bulletin communal de la Ville de Bruxelles 1969, T. I.2, p. 1551 *et s.*
23. Bulletin communal de la Ville de Bruxelles 1972, T. I.1, p. 402.
24. Bulletin communal de la Ville de Bruxelles 1973, T. I partie 11, p. 1051.

STREETS IN THE HISTORIC CENTRE Generations of cobblestones

The contribution of the Heritage Unit of the City of Brussels deals with the streets in the historic centre of Brussels, a district formed by the Grand-Place and its surrounding areas. Partly included on the UNESCO World Heritage List in 1998, this collection of streets, bordered for the most part by buildings dating back to the 17th century, is mainly cobbled. Firstly, Quentin Demeure takes stock of the lessons learned from the historical research conducted on this area. The author retraces the evolution of the streets over the last two centuries, while also addressing the urban furniture and the pavements. In the following article, Paula Cordeiro discusses the projects conducted by the City of Brussels to create a "comfort zone" in the historic centre as well as the debates to which they have given rise with a view to reconciling heritage, urban planning regulations, technical constraints and soft mobility requirements for people with reduced mobility and cyclists.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Stéphane Demeter, Paula Dumont, Murielle Lesecque, Griet Meyfroots, Valérie Orban et Cecilia Paredes

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Cecilia Paredes et Christophe Loir (ULB)

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

AUTEURS/COLLABORATION RÉDACTIONNELLE

Marion Alecian, Aurélie Autenne, Céline Chéron, Paula Cordeiro, Marie Demanet, Quentin Demeure, Thibaut Jossart, Isabelle Leroy, Murielle Lesecque, Christophe Loir, Griet Meyfroots, Marc Meganck, Muriel Muret, Cecilia Paredes, Thomas Schlessler, Christian Spapens, Francis Tourneur, Tom Verhofstadt

RELECTURE

Françoise Cordier, Martine Maillard, Anne Marsaleix, Marc Meganck, Brigitte Vander Bruggen

TRADUCTION

Gitracom, Hilde Pauwels, Eric Tack, Ubiqu Belgium NV/SA

CARTOGRAPHIE

Maxime Badard, Philippe Chartier, Cecilia Paredes

GRAPHISME

Polygraph'

CRÉATION DE LA MAQUETTE

The Crew communication sa

IMPRESSION

Graphius Brussels

DIFFUSION ET GESTION DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt,
Brigitte Vander Bruggen
bpeb@urban.brussels

REMERCIEMENTS

Martin van Berkel, Frédéric Hoebeeck, Frank Scheelings, Thomas Schlessler, René Laurent.

Avec la collaboration de l'équipe du Centre de documentation urban.brussels

Merci aussi aux étudiants du cours *La ville des XVIII^e et XIX^e siècles : paysages urbains historiques et enjeux actuels*, ULB, 2019

ÉDITEUR RESPONSABLE

Bety Waknine, directrice générale, urban.brussels (Service public régional Bruxelles Urbanisme & Patrimoine)
Mont des Arts 10-13, 1000 Bruxelles

Les articles sont publiés sous la responsabilité de leur auteur. Tout droit de reproduction, traduction et adaptation réservé.

CONTACT

Urban.brussels
Mont des Arts 10-13, 1000 Bruxelles
www.patrimoine.brussels
bpeb@urban.brussels

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Malgré tout le soin apporté à la recherche des ayants droit, les éventuels bénéficiaires n'ayant pas été contactés sont priés de se manifester auprès d'Urban.brussels.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AOE - Archief Onroerend Erfgoed
ARAU - Atelier de Recherches et d'Action Urbaines
AVB - Archives de la Ville de Bruxelles
CIDEP Centre d'information, de documentation et d'étude du patrimoine
CD.U.B - Centre de documentation urban.brussels
ERU asbl Centre d'Études et de Recherches Urbanistiques
F.R.S. - FNRS - Fonds de la recherche Scientifique
KBR Koninklijke Bibliotheek - Bibliothèque royale
KIK-IRPA - Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium / Institut royal du Patrimoine artistique
MVB - Musées de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi
PMW asbl - Pierres et Marbres de Wallonie
RTC - Royal Trust Collection

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2019/6860/018

Dit tijdschrift verschijnt ook in het Nederlands onder de titel "Erfgoed Brussel".

DÉJÀ PARU DANS BRUXELLES PATRIMOINES

001 - Novembre 2011
Rentrée des classes

002 - Juin 2012
Porte de Hal

003-004 - Septembre 2012
L'art de construire

005 - Décembre 2012
L'hôtel Dewez

Hors série 2013
Le patrimoine écrit notre histoire

006-007 - Septembre 2013
Bruxelles, m'as-tu vu ?

008 - Novembre 2013
Architectures industrielles

009 - Décembre 2013
Parcs et jardins

010 - Avril 2014
Jean-Baptiste Dewin

011-012 - Septembre 2014
Histoire et mémoire

013 - Décembre 2014
Lieux de culte

014 - Avril 2015
La forêt de Soignes

015-016 - Septembre 2015
Ateliers, usines et bureaux

017 - Décembre 2015
Archéologie urbaine

018 - Avril 2016
Les hôtels communaux

019-020 - Septembre 2016
Recyclage des styles

021 - Décembre 2016
Victor Besme

022 - Avril 2017
Art nouveau

023-024 - Septembre 2017
Nature en ville

025 - Décembre 2017
Conservation en chantier

026-027 - Avril 2018
Les ateliers d'artistes

028 - Septembre 2018
Le Patrimoine c'est nous !

Hors-série - 2018
La restauration d'un décor d'exception

029 - Décembre 2018
Les intérieurs historiques

030 - Avril 2019
Bétons

031 - Septembre 2019
Un lieu pour l'art

Résolument engagé dans la société de la connaissance, urban.brussels souhaite partager avec ses publics, un moment d'introspection et d'expertise sur les thématiques urbaines actuelles. Les pages de *Bruxelles Patrimoines* offrent aux patrimoines urbains multiples et polymorphes un espace de réflexion ouvert et pluraliste. *Voir la rue autrement* est l'occasion de questionner la cohérence des missions d'urban.brussels sur cet objet urbain incontournable et de rendre visible l'approche intégrée de ses actions sur le paysage bruxellois.

Bety Waknine,
Directrice générale



U



15 €



ISBN 978-2-87584-183-4