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 has a sign that reads "L'ARTISAN". In the background, the city skyline 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

# VERS UNE RECONNAISSANCE DU PATRIMOINE VIAIRE

## CONVIVIALITÉ, PAYSAGE ET PATRIMOINE URBAIN

**MARIE DEMANET**

ARCHITECTE-URBANISTE,  
LICENCIÉE EN HISTOIRE DE L'ART  
COORDINATRICE ERU

*En réaction à la vision fonctionnelle et techniciste qui accompagna l'adaptation de la ville à l'automobile dans l'après-guerre, et portées par un mouvement de contestation sociale, une série de publications vont, durant les années 1980 et 1990, jeter un nouveau regard sur l'espace public, et donc sur la rue. Marie Demanet revient plus particulièrement sur l'une d'entre elles, le Manuel des espaces publics bruxellois (1995) dont les recommandations (revêtements de sol, signalisation, plantations, éclairage) ont influencé de nombreux projets de rénovation jusqu'à nos jours.*

Dans l'après-guerre, le développement rapide de l'automobile semble sonner le glas de la rue traditionnelle à Bruxelles. Celle-ci cède la place à une route fonctionnelle, une voie rapide dressée par les ingénieurs. Les préparatifs de l'Expo 58 transforment rapidement la structure paysagère des boulevards et des grandes avenues bruxelloises par l'abattage massif des allées d'arbres. Vingt ans plus tard, les espaces urbains sont entièrement dédiés à l'automobile.

Ce mode de transport opère une profonde mutation de l'organisation de la ville et accélère le déplacement résidentiel de la bourgeoisie vers la périphérie. Pour conserver une certaine attractivité au centre-ville où sont maintenues les fonctions non résidentielles, se développe le couple autoroute urbaine-parking (cf. Parking 58). En corollaire, apparaît le premier espace bruxellois spécialisé excluant la voiture, le piétonnier de la rue Neuve.

#### UN NOUVEAU REGARD SUR LES ESPACES URBAINS (1975-1995)

À la fin des années 1970, ces pratiques du tout à l'automobile dans l'aménagement des voiries sont mises en question tandis qu'un nouveau regard est porté sur les espaces publics. Dans la foulée de mai 68, les contestations ont remis en cause de nombreuses dérives sociétales, auxquelles n'échappe pas la gestion d'une ville devenue de plus en plus fonctionnelle, désincarnée, mise au service d'une modernité de principe et de moins en moins en phase avec les besoins de ses habitants. La spéculation immobilière et les besoins d'efficacité de la capitale de la Belgique ont apporté des projets de grande ampleur, jugés violents pour et par les habitants et destructeurs pour le tissu urbain et le patrimoine architectural bâti.

Cette perte est ressentie comme identitaire. Dans ce contexte de mutation urbaine, les habitants se

constituent en associations et réagissent. Tout est analysé et critiqué, l'appauvrissement de la qualité du cadre de vie et, partant, des relations sociales, l'urbanité. Le travail des associations et des comités s'intensifie, des contre-projets sont réalisés en relais avec l'enseignement de l'architecture. Les espaces publics sont identifiés comme les lieux de nouveaux enjeux, de nouvelles attentes et, enfin, comme supports de la vie urbaine. Assistés par quelques architectes et experts, les habitants proposent de nouvelles visions afin de restaurer cette urbanité perdue avec l'avènement de l'automobile. Pendant plus de quinze ans, études et programmes s'enchaînent et s'inscrivent dans la même ligne de pensée : revoir les pratiques d'aménagement urbain en partant de ce qui fonde l'essence de la ville, ce socle de pierre, ces formes urbaines pratiquées depuis plusieurs générations que sont les chaussées, les trottoirs, les avenues plantées et leurs terre-pleins, leurs voies de trams, etc. Bruxelles,

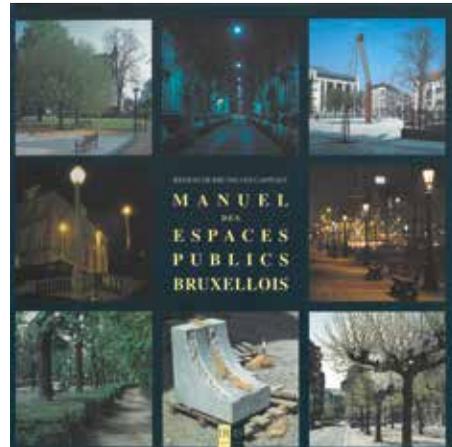
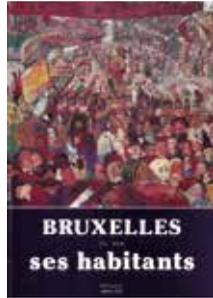


Fig. 1 : *Les espaces publics bruxellois* (1981)

Fig. 2 : *Bruxelles vu par ses habitants* (1985)

Fig. 3 : *Les chemins de la Ville* (1990)

Fig. 4 : *Tracé royal. Tome 1. Quelques réflexions à propos d'art urbain* (1996)

Fig. 5 : *Manuel des espaces publics bruxellois* (1995). Le Manuel explore les différentes composantes des espaces publics aux différentes échelles, du détail à la composition urbaine.

alors l'une des dernières capitales européennes à posséder un réseau étendu de tramways, affronte l'arrivée du métro et, avec celui-ci, la tentation d'enfourner les transports publics.

Après la régionalisation de la Flandre et de la Wallonie, les Bruxellois ont accès à une meilleure maîtrise de leur cadre de vie. La nouvelle Agglomération de Bruxelles, administration anticipant la future Région, rompt avec les pratiques passées et vise à développer un urbanisme en phase avec les souhaits des habitants en ce compris via une nouvelle approche des espaces publics. Il s'agit de préserver le tissu urbain et social et d'éviter de répéter l'expérience désastreuse d'un nouveau quartier Nord, exproprié et rasé pour construire un quartier d'affaires. La Fondation

Roi Baudouin soutient ces nouvelles réflexions sur la ville et en facilite la diffusion.

### LE PAYSAGE URBAIN PUBLIÉ (1981-1995)

Entre 1980 à 1995, cinq ouvrages vont successivement fournir et illustrer des recommandations concrètes en matière d'aménagement viaire. Les deux premiers, *Les espaces publics bruxellois : analyse et projets* (1981)<sup>1</sup> et *Bruxelles vu par ses habitants* (1985)<sup>2</sup> sont issus de la société civile – le premier soutenu par la Fondation Roi Baudouin –, les suivants *Les chemins de la Ville*<sup>3</sup>, le *Tracé royal*<sup>4</sup>, le *Manuel des espaces publics bruxellois*<sup>5</sup> sont des outils régionaux s'inscrivant dans la politique de lignes de conduite dont se dote la jeune Région bruxelloise.

### **Les espaces publics bruxellois, analyse et projets (1981)**

Relayant les préoccupations des citoyens et des comités d'habitants, l'étude menée par Inter-environnement Bruxelles et les Archives d'Architecture Moderne (AAM) en collaboration avec l'Atelier d'Art Urbain (l'ARAU) et publiée par la Fondation Roi Baudouin (fig. 1), révèle l'importance des espaces publics comme garantie de la qualité de vie des quartiers. Ces espaces partagés ont, à la fois, une valeur sociale comme espaces de rencontre, de citoyenneté, de loisir et d'expression. Ils forment le cadre physique et culturel de Bruxelles : apport de perspectives, de lisibilité spatiale, de support à l'architecture et au statut symbolique des monuments. L'ouvrage, abondamment illustré et documenté par des références à l'histoire du tracé viaire, interroge les espaces ouverts « abandonnés » de la ville traditionnelle, et étudie dix-huit cas de restructuration. Les analyses et propositions formulées par les habitants offrent des clés de lecture et sont présentées dans l'ouvrage sous forme d'esquisses. Certaines de ces propositions seront réalisées quelques années plus tard.

### **Bruxelles vu par ses habitants (1985)**

Dans le même esprit que le précédent, cet ouvrage porté par des citoyens-experts et des étudiants, édité par l'Atelier d'Art Urbain (ARAU), se présente comme une sorte de manifeste (fig. 2). Il explicite des contre-projets. Ceux-ci ont pour objet de remodeler la ville dans le souci du détail, dirait-on aujourd'hui, et reflètent une intention militante visant à améliorer le cadre de vie des habitants. Réaction à la gestion technicienne de la ville et au « tout à l'auto », ils s'inscrivent à l'encontre des projets destructeurs d'urbanité menés dans un contexte de modification des structures sociales de la ville dense conséquente

à l'exode urbain. Plusieurs d'entre eux ont été le point de départ de réalisations, comme par exemple, le remaillage du centre de Molenbeek-Saint-Jean après la saignée des travaux du métro.

### **Les chemins de la ville (1990)**

À l'aube de la régionalisation de Bruxelles, *Les chemins de la ville* est un projet porté en 1990 par les pouvoirs publics régionaux (fig. 3), un programme pour les années à venir, destiné à stimuler l'intérêt des Bruxellois pour leur ville et attirer des visiteurs et des chaland. L'étude visait à revaloriser le patrimoine viaire du centre historique depuis le haut de la ville jusqu'au Marché aux Poissons avec un vocabulaire revisitant le matériau traditionnel bruxellois. La rue y est approchée comme la maille d'un paysage-parcours à reconquérir. Le schéma directeur est accompagné d'une charte d'aménagement, une grammaire, qui a constitué un fil conducteur solide et fiable au cours des différentes phases de travaux qui se sont succédées ensuite durant vingt ans et dont l'aboutissement a donné naissance à un nouveau type de paysage urbain, que l'on peut peut-être qualifier de paysage néo-patrimonial.

### **Tracé royal (1995)**

L'ouvrage qui paraît en 1995 présente un programme d'aménagement régional paysager : celui de l'axe de la rue Royale menant depuis le Palais de Justice jusqu'au Palais royal de Laeken (fig. 4). Le travail sur ce tracé ambitionne de relier des quartiers symboliques et des quartiers populaires, de créer la cohérence et la lisibilité de cet axe structurant, de manière flexible et par séquences. L'étude est divisée en deux carnets : le premier retrace l'histoire de l'axe et, en citant André Comte-Sponville, convoque la constitution d'une « réserve patrimoniale » pour mieux « préserver le potentiel de créa-

tion » des aménagements futurs<sup>6</sup>. Le deuxième carnet présente des ambiances d'aménagement par le biais d'esquisses perspectives.

### **Manuel des espaces publics bruxellois (1995)**

Publié en 1995, cet ouvrage est l'aboutissement d'une étude à caractère technique commandée par l'administration régionale de l'urbanisme (AATL) aux Archives d'Architecture Moderne (fig. 5). Il s'agissait pour l'administration de se doter d'un outil d'orientation lors du traitement des demandes de permis d'urbanisme et des travaux subsidiés, et d'apporter un soutien aux concepteurs communaux et régionaux. Conçue comme une grille d'analyse partagée et un référentiel régional, la publication est une synthèse de plusieurs chapitres d'une recherche pluridisciplinaire menée en amont.

## **METTRE LES ESPACES PUBLICS EN LIEN AVEC LEUR HISTOIRE**

Le point de départ du *Manuel* est celui d'une nouvelle vision sur l'héritage urbain, dictée par une résistance à l'emprise de la vitesse sur la fabrication et la gestion de la ville. L'aménagement du territoire se doit de faire abstraction de l'automobile qui s'impose alors comme référence dans tout traitement concernant la structure urbaine, l'organisation de la rue mais aussi son utilisation au détriment des autres services et usages potentiels de l'espace public. Le défi est de reconditionner les méthodes de production des espaces urbains et d'apporter de nouvelles pratiques dans un contexte où ce n'est plus l'expérience et le savoir-faire qui garantissent la qualité de l'exécution, mais les ingénieurs qui calculent l'aptitude des chaussées à subir le débit et le poids du charroi tandis

que la mise en œuvre de nouveaux matériaux de synthèse industriels relèvent d'une mécanisation rapide et moins onéreuse.

Dans ce processus, l'ouvrage encourage une réflexion tant sur l'aspect des rues que sur leur usage. L'ambition, est pour la jeune région, résolument pragmatique : ouvrage didactique conçu pour être utilisé par des architectes, des fonctionnaires communaux, des comités de quartier, le *Manuel* rend accessible à un large public les enjeux d'aménagement et de gestion des voiries et permet de s'en approprier les éléments-clés.

Le *Manuel* remonte d'abord le fil du processus de fabrication des rues, tant du point de vue de l'histoire culturelle que de l'histoire technique et matérielle : le pavé, l'arbre, le luminaire sont tour à tour examinés comme éléments, puis comme ingrédients d'un dispositif à l'échelle de la rue, le dispositif lui-même composant une grammaire du système urbain. Ensuite sont examinées les mutations de ce système et plus largement au regard des pratiques contemporaines. Par conséquent, le *Manuel* présente pour la première fois une mise à plat de la gestion menée par les 19 communes bruxelloises et par la nouvelle administration des Voiries régionales en matière de plantations, d'éclairage public et de scénographie, de choix de matériaux et de composition des rues et places, et propose des recommandations multi-scalaires visant à accroître la cohérence et la lisibilité urbaine, afin de mettre en valeur l'ensemble du paysage bruxellois.

La deuxième partie du *Manuel* traite de l'aménagement urbain à l'échelle des quartiers, il privilégie une vision de la ville selon les grandes entités typologiques re-

levant de la cohérence historique. On distingue trois ensembles – ville dense, ville verte, ville en formation – qui constituent les différentes couronnes d’expansion du tissu bâti, avec les changements d’échelle qui les caractérisent ainsi que les évolutions techniques pour y accorder le vocabulaire d’aménagement. La ville médiévale n’invite pas au même traitement paysager que la cité-jardin des années 1920, ou les extensions d’après-guerre.

**Rue sobre et place expressive**

Le *Manuel* considère la rue comme un élément d’une trame, d’un réseau viarie, il ouvre la question de l’espace-socle de la ville en lien avec le bâti, de l’histoire des lieux par la sédimentation, identifie les cercles concentriques d’extension de la ville, les strates urbaines et leurs caractères morphologiques propres. Les rues doivent faire corps avec le bâti. Cet espace-rue se distingue de l’espace de respiration qu’est la place. La rue étant cet élément de maillage et de continuité urbaine, son aménagement au sol reste modeste et met en valeur le bâti environnant. Au contraire, la place est un lieu de centralité, dont la fonction est multiple, et dont l’ampleur permet une expression propre. Un aménagement spécifique, créatif, en fera un point de repère. Un grand terre-plein central permettra des usages variés de séjour, de loisir et d’animation qui en feront un lieu fréquenté. L’ampleur spatiale ouvre un champ de possibilités en matière de composition, de plantations, d’équipements, de disposition du mobilier. Le soin apporté aux détails doit être un enjeu majeur dans sa réalisation.

**L’apport du Manuel**

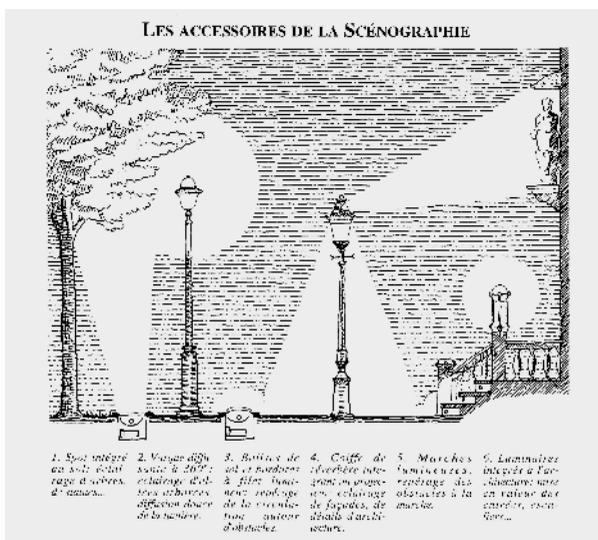
Le *Manuel des espaces publics bruxellois* rencontra l’intérêt des communes et de la Région, provoquant une prise de conscience de



**Fig. 6**  
Luca Maria Patella, Fontaine Magritte, Porte de Ninove (réalisation, J.-P. Majot, carrières « La Pierre Bleue Belge » Soignies, 2002). Les places, même modestes, sont l’occasion d’une expression propre qui peut faire appel à l’Art public (© P. Majot).



**Fig. 7a**  
Gare centrale, vue de la mise en lumière depuis le boulevard de l’Impératrice, réalisation J.-P. Majot 2013. L’éclairage scénographique qui souligne le caractère fonctionnel du bâtiment et le situe comme point de repère, apporte un contrepoint à l’éclairage doux et relativement bas de l’éclairage public (© J.-P. Majot, 2013).



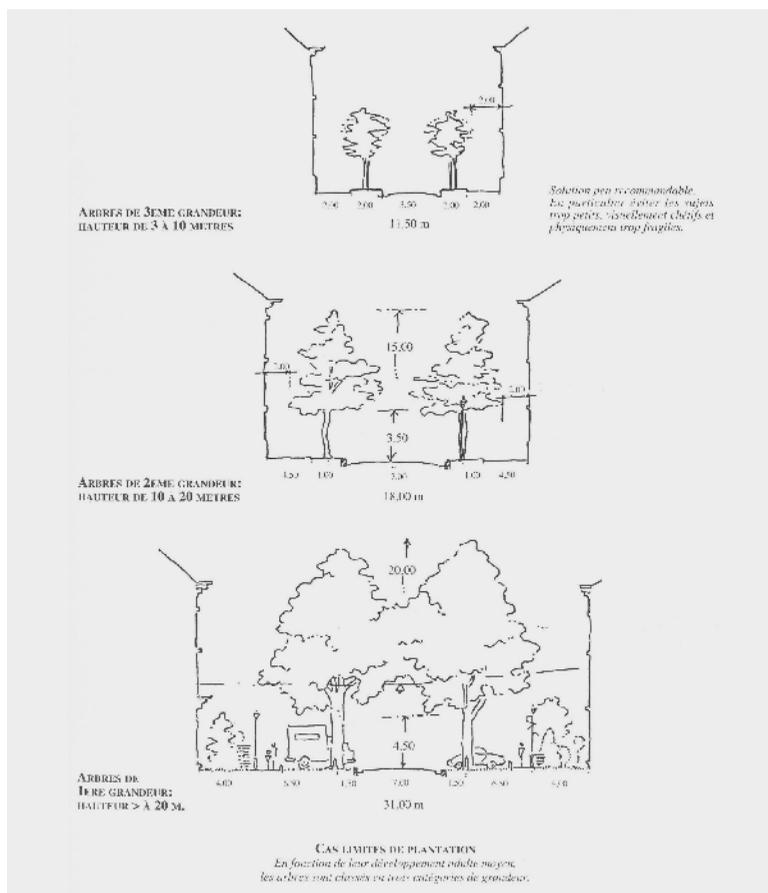
**Fig. 7b**  
Les outils de la scénographie lumineuse se déclinent en différents types de luminaires et projecteurs associés ou non aux éléments architecturaux, qui créent des effets variés (extrait du *Manuel des espaces publics*, p.125).

l'importance à accorder à la qualité des espaces publics. Il a en particulier touché les architectes. S'inscrivant dans l'air du temps et relatant les expériences de villes comme Barcelone, Lyon, mais aussi Mons ou Saint-Nazaire, le *Manuel* (et son colloque inaugural) a démontré auprès des instances la nécessité d'investir dans la rénovation. Il a inspiré les pouvoirs publics lors de la rénovation de places (fig. 6), de rues et de quartiers entiers via des opérations de rénovation urbaine. Les projets réalisés ont contribué à restaurer l'animation, la convivialité, voire la cohésion sociale, comme en témoignent aujourd'hui, la place Saint-Antoine, la place Bockstael et, plus récemment, la place Flagey.

### Du nouveau pour l'éclairage des rues

Les apports thématiques du *Manuel* ont été suivis avec un succès variable. Le thème le plus inédit est alors sans conteste celui de l'approche nocturne. Ce chapitre propose une analyse de la fabrication du paysage urbain nocturne. Comment au départ des éléments techniques, les choix de mise en œuvre créent une ambiance nocturne par la qualité de la lumière, les types de lampes, la géométrie des points lumineux, le double rôle de l'éclairage, fonctionnel et scénographique, à l'échelle de la rue et des quartiers (fig. 7a et 7b). En développant l'ouvrage, ce sujet a largement ouvert un intérêt pour la mise en place de programmes « Plans lumière » pouvant créer des ambiances scénographiques nocturnes dynamisant l'animation urbaine.

L'éclairage des voiries était alors perçu comme un acte purement technique, et sa gestion, qui restait liée à un processus de décision très confidentiel tant au niveau communal que régional a été totalement re-



**Fig. 8** Recommandation pour les plantations en milieu urbain, croquis, dessin de Jean-Pierre Majot (extrait du *Manuel des espaces publics bruxellois*, p. 69).

vue. En quelques années, plusieurs plans lumière visant l'éclairage à l'échelle de communes ou de quartiers, ou encore, la mise en valeur de monuments, ont été mis à l'étude et suivis d'application. L'éclairage des rues est devenu un point d'attention et les remplacements d'appareils ont amélioré la qualité des rendus de couleurs des sources lumineuses ; développant peu à peu la lumière blanche. L'opposition entre luminaire fonctionnel et luminaire décoratif s'est estompée. Les firmes d'éclairage se sont montrées très réactives et ont saisi cette occasion pour développer et promouvoir de nouveaux produits plus urbains au niveau des sources lumineuses, des luminaires et des dispositifs d'éclairage scénographique. Plusieurs

campagnes promotionnelles ont même constitué des événements de mise en lumière test dans des sites patrimoniaux (Durbuy, Bruges, le Mont des Arts...). La Région s'est engagée elle-même dans une sorte de « révolution nocturne » et a initié l'illumination de plusieurs monuments.

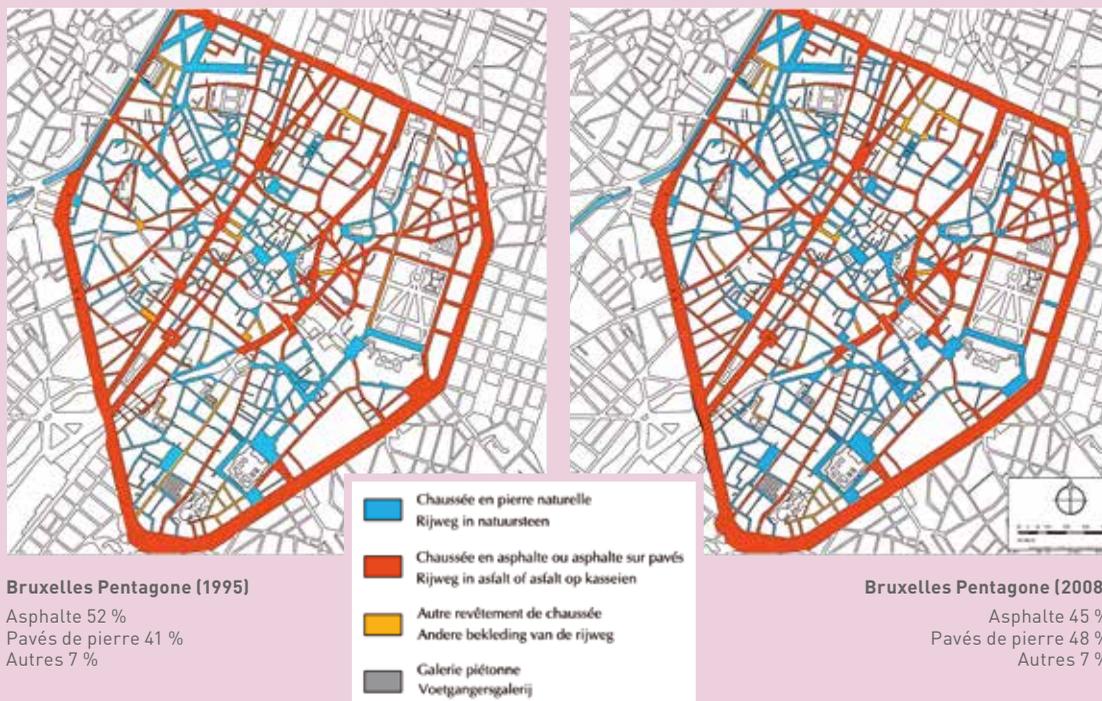
### Les plantations en voirie

Le chapitre du *Manuel* sur les plantations en voirie a permis d'ouvrir une réflexion sur le choix des essences arboricoles de hautes tiges, leur dimensionnement et celui des fosses de plantations. L'ouvrage rend à l'arbre son statut d'être vivant en lieu et place de celui de mobilier urbain (fig. 8). L'une des principales recommandations visant à replanter

## LES PAVÉS DANS LE DÉBAT...

Alors que les aménagements de certaines rues historiques du centre, comme celle du Marché aux Herbes, rétablissent une chaussée traditionnelle en pavés échantillons et que ce choix prévaut pour de nombreuses réhabilitations de rues du Pentagone dans le cadre d'une mobilité douce et d'une valorisation du centre historique, un nouveau débat s'élevé dans le milieu des cyclistes. Le pavé traditionnel divise les usagers des deux roues. Mobilité douce et campagne pour développer l'usage du vélo ne concordent pas avec les nouveaux aménagements en pavés qui n'atteignent pas le standard de confort de l'asphalte. En 2000, le savoir-faire des équipes de pose de pavés n'est plus celui des années 1950, qui produisait une planéité irréprochable due à la sélection attentive des éléments et à une mise en œuvre maîtrisée<sup>7</sup>. Les véhicules automobiles (rapides) font du bruit sur le revêtement pavé tandis que le manque de planéité oblige les cyclistes à fournir des efforts supplémentaires. Le débat implique alors les défenseurs de la cohérence du centre historique qui s'appuient sur de nombreux arguments de durabilité des pavés et le modèle de nombreuses villes étrangères qui ont conservé ce matériau, y compris des villes phares en termes d'usage du vélo comme Copenhague. Ces villes ont misé sur une spécificité de centre historique, touristique et identitaire, lieu d'animation et vitrine. Le débat se poursuit dans le cadre de la zone Unesco autour de la Grand-Place avec le recours à des pavés sciés pour tenter de concilier respect du matériau et planéité. Solution de compromis qui divise maintenant les acteurs concernés par le patrimoine : le traitement est coûteux et dénature quelque peu la forme des éléments de pierre, mais surtout l'aspect d'ensemble des surfaces posées. Une autre solution plus complexe n'a pas été initiée, celle de recréer des équipes de poseurs capables de recréer des réalisations techniquement maîtrisées. Ces débats ont ouvert un large champ de questionnements techniques à la Ville de Bruxelles<sup>8</sup>, dans la société civile ainsi qu'au sein de la Commission royale des Monuments et des Sites et de l'administration régionale de l'Urbanisme et du Patrimoine (urban.brussels). Études, visites, colloques ont fait écho à la mobilisation pour sauver les pavés de l'avenue du Port, de la place du Jeu de Balle, voire de la Grand-Place. Ces dossiers ne sont pas clos...

Cartes des matériaux dans le Pentagone, établies à treize ans d'intervalle. Elles font apparaître les travaux de (re)pavage liés à différents programmes d'aménagement, dont les Contrats de quartier et Chemins de la ville (© Délégation du Développement urbain de la Ville de Bruxelles)



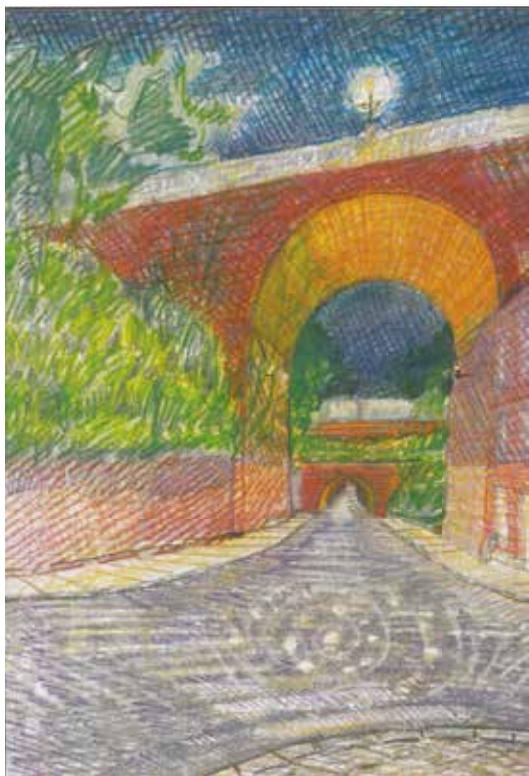
les anciennes avenues converties en autoroutes urbaines constitua un véritable défi ; l'aménagement de plantations nécessitant une politique volontariste de réduction de l'espace dédié à l'automobile.

### Les signaux de circulation

La difficulté de modifier les habitudes de circulation a rendu plus hasardeuse la mise en œuvre des recommandations du *Manuel* sur les signaux et signes du déplacement. La continuité urbaine, la simplicité des aménagements et la lisibilité du réseau viaire sont des concepts qui n'ont pas toujours été respectés face au réflexe de créer des entraves à la circulation automobile par le biais de l'aménagement. Des dispositifs comme des trottoirs traversants, la suppression des bordures, voire la constitution de rues en cul-de-sac, ou la disparité de matériaux continuent aujourd'hui à compliquer la lecture du réseau.

### Un manifeste pro-pavé ?

En matière de revêtements, le choix de matériaux de sol (pierre naturelle versus asphalte en chaussée ou versus béton en trottoirs...) est un point de grande importance qui s'est révélé complexe, tant les pratiques de mise en œuvre ont évolué. À ce titre, le *Manuel* a été perçu comme un manifeste pro-pavé dans une période de perte de savoir-faire technique et de raréfaction des stocks de pavés (surtout les pavés platines de trottoirs). Le pavé est en effet identifié comme un dispositif très identitaire. Cependant, tenant compte des contraintes diverses liées à ce matériau, le *Manuel* valorise tout autant la pierre naturelle, en particulier la pierre bleue/petit granit belge tout en restant ouvert aussi à des pierres d'autres origines. Les exemples de villes étrangères (en France, Italie, Espagne...) ont pourtant démontré l'impact du choix d'un aménagement en pierre



**Fig. 9**  
Mise en lumière du pont de la rue Gray, Ixelles, dessin de A. Ortiz de Zavallos (extrait du *Manuel des espaces publics bruxellois*, p. 128).

naturelle sur la qualité de vie et l'économie des centres historiques par le biais de la reconnaissance, du tourisme et de la valeur culturelle qu'ils acquièrent.

Le soin apporté au détail (on pense ici à la réalisation de plans de calepinage pour l'appareillage de dalles ou de rangées de pavés) et la durabilité des matériaux (réutilisables) sont des enjeux relevés par les recommandations du *Manuel* qui ne trouvent pas toujours écho dans la réalité, en raison des modalités de passation des marchés publics. Ils créent une concurrence telle entre les firmes qu'au contraire, elles sont poussées vers une réduction toujours plus grande des coûts de mise en œuvre qui sacrifie le savoir-faire et les finitions soignées.

### Des esquisses au terrain

On trouve également dans le *Manuel* plusieurs esquisses d'aménagements localisés, en guise d'illustration de principe d'intervention :

l'éclairage des ponts de l'avenue Sobiesky ou de la rue Gray (fig. 9), la replantation d'une avenue devenue « chauve », le boulevard Général Jacques. Ces cas de figure ont inspiré les aménageurs. Quelques esquisses ont été suivies d'effet rapidement, comme la mise en lumière du pont de la rue Gray, le réaménagement de la place de la Duchesse selon de nouveaux profils, l'élargissement planté de la rue de la Senne. Dans d'autres cas, les réalisations sont plus tardives. Ce n'est que récemment que le boulevard Général Jacques a inauguré ses nouvelles plantations ou que le boulevard de la Woluwe a retrouvé une urbanité par une forte structure paysagère.

## LES IMPACTS SUR LE CENTRE HISTORIQUE

À partir de 1997, des principes d'aménagement inspirés par le *Manuel des espaces publics bruxellois* ont servi de lignes directrices pour les

aménagement d'espaces publics dans le centre historique, à l'ins-tigation de la cellule « Délégation au développement du Pentagone » de la Ville de Bruxelles<sup>9</sup>. Elles préconisent de respecter le caractère historique des rues, la cohérence des entités spatiales et la simplicité de l'aménagement. Il s'agit de conserver la lisibilité de la rue apportée par la structure du bâti et la composition en travers : la coupe de la rue définit en effet une voirie carrossable et des bas-côtés piétons. Une bordure en pierre bleue, saillante ou non, crée une perspective. Cette articulation « historique » chaussée-trottoirs a généré un fil conducteur pour le tracé de la maille viaire de toutes les villes européennes au long du XIX<sup>e</sup> siècle (fig. 10). Pour le centre historique de Bruxelles, le dossier de base du Plan communal de Développement (Pentagone) y fait référence pour recréer une vision urbanistique forte et cohérente avec la valorisation du patrimoine bâti. En parallèle, avec le concours de l'administration régionale, une campagne de protection de nombreux immeubles du XVII<sup>e</sup> siècle a démarré, et la Ville a introduit auprès de l'Unesco une demande de reconnaissance pour la Grand-Place et ses abords. Les espaces publics et les espaces bâtis font corps dans un même traitement paysager.

Un principe complémentaire préconisé pour l'aménagement des rues est celui de la cohérence des matériaux. Pour le centre historique la qualité de la pierre naturelle s'est imposée, respectant aussi en cela les recommandations de l'ouvrage *Les chemins de la ville*. Elles préconisent de conserver et de récupérer le matériau en place quand il est de pierre naturelle. À Bruxelles, le revêtement historique est un pavé de porphyre ou de grès pour les chaussées, oblong ou à tête carrée, et



Fig. 10

Rue du Marché au Fromage, réaménagement de la voirie dans le cadre du projet *Chemins de la ville* (A. de Ville de Goyet, 2015 © urban.brussels).

un pavé de grès plat ou une pierre bleue pour les trottoirs.

Un autre point d'attention est la conservation de certaines strates ou particularités laissées par l'histoire de la recomposition des reliefs, particulièrement le ragréage lors des travaux du voûtement de la Senne et son insertion dans la ville médiévale. Ce sont des emmarchements, des déclivités, certains matériaux spécifiques comme les pavés de Huppaye rue des Chandeliers, les grandes dalles de pierre bleue autour du parc de Bruxelles.

Vers le milieu des années 1990 se déroulent les premiers chantiers des *Chemins de la ville* (Saint-Géry, Sablon) qui furent ensuite prolongés vers le canal, via le Vieux Marché aux Grains (fig. 11), la rue de Flandre, la rue des Chartreux. Le programme des contrats de quartier a également été déployé à cette époque, et son rôle fut important pour la reconnaissance du traitement des espaces publics dans la qualité du cadre de vie. Les

rues du centre-ville ont peu à peu été reconsidérées comme des espaces à valoriser et partager entre usagers. Pour le quartier industriel du Rempart des Moines, l'introduction d'un plan lumière mettant en relief le patrimoine industriel lui a rendu une reconnaissance scénographique et une revalorisation sociale.

Cette démarche de revitalisation des espaces publics de la Ville de Bruxelles a été complétée par la création d'un Comité des arts urbains pour stimuler l'Art dans la rue, chargé de sélectionner et conseiller le Collège pour l'achat et l'installation d'œuvres d'art contemporaines ou de fontaines.

## L'APPORT DES OUVRAGES : UNE QUÊTE COMMUNE

À partir de 1980, soit en une quinzaine d'années, le regard sur les espaces publics bruxellois a fondamentalement changé. Ce changement fut stimulé par les cinq publications précitées, deux ouvrages-manifeste issus de la société civile, deux ouvrages de programme d'aménagement reconsidérant le paysage urbain de la capitale, principalement la ville dense, et un livre-outil qui s'est adressé à un large public d'aménageurs et concepteurs et qui a étendu le propos à l'ensemble des typologies urbaines de la Région. Ces cinq ouvrages ont puisé dans l'identité bruxelloise, en considérant la grammaire de matériau existant comme une ressource patrimoniale, pour proposer une réappropriation et une capacité de réinvention des lieux de la vie publique. Notons que la Déclaration de politique régionale de juillet 2019 souligne l'importance des espaces publics à tous les niveaux et prévoit une mise à jour du *Manuel*.



Fig. 11

Une réalisation sous les auspices du Comité des Arts Urbains de la Ville de Bruxelles. Fontaine du Vieux Marché aux Grains, réalisation Ville de Bruxelles, service architecture M. Debusscher (A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels).

## NOTES

1. CULOT, M. et SCHOONBRODT, R. (dir.), *Les espaces publics bruxellois, analyse et projets*. Étude menée par Inter-environnement Bruxelles et les Archives d'Architecture Moderne (AAM) en collaboration avec l'Atelier d'Art Urbain (ARAU), Fondation Roi Baudouin, Bruxelles, 1981.
2. Commission française de la culture de l'agglomération de Bruxelles, Atelier de recherche et d'action urbaine (dir.), *Quinze années d'action urbaine, ou, Bruxelles vu par ses habitants*, ARAU, CFC, Bruxelles, 1984.
3. *Les chemins de la ville*, Région de Bruxelles-Capitale, Bruxelles, 1990.
4. ROGGEMANS, M.-L. (dir.), *Tracé royal*. T. 1 *Quelques réflexions à propos d'art urbain*, Fondation Roi Baudouin, Bruxelles, 1995 ; *Idem*, T. 2 *La Charte d'aménagement*, Fondation Roi Baudouin, Bruxelles, 1996.
5. DEMANET, M. et MAJOT, J.-P., *Manuel des espaces publics bruxellois*, Archives d'Architecture Moderne, Éditions IRIS, Bruxelles, 1995. La recherche a été réalisée avec la collaboration de : Frédéric de Smedt, Sylvie Mazaraky,

Augusto Ortiz de Zevallos, Anne-Marie Sauvat et Patrick Demuylder.

6. C. MIEROP, « Petit traité/Grand tracé », in *Tracé Royal - quelques réflexions à propos d'Art Urbain*, op. cit., p. 14
7. Pour la qualité de pose des pavés voir aussi in : BILLEN, C. et DEMANET, M., « Du marché à la cité administrative - pour une histoire des espaces publics à Bruxelles » in : *Art et architecture publics*, Région de Bruxelles-Capitale, Mardaga 1999, p. 11-30 (p. 26).
8. Ville de Bruxelles Département Urbanisme, en collaboration avec la Délégation au développement de la Ville et le département Travaux de Voirie, *Revêtements de chaussée dans le Pentagone - Centre historique et chaussées pavées, le bon choix ?* Dossier réalisé par Yasmine Bensaïd, Michel Debusscher, Marie Demanet, Didier Fabri, Vincent Heymans, Marie-Pierre Mathy. Bruxelles, 2008.
9. Ces lignes de conduite sont publiées. Délégation au développement du Pentagone, *Recommandations pour le centre historique, approuvées par le Collège de la Ville de Bruxelles*, 1997.

## TOWARDS AN ACKNOWLEDGEMENT OF STREET HERITAGE Conviviality, landscape and urban heritage

The functional and technical vision that accompanied the adaptation of the city to the use of cars in the post-war period led to a radical urban transformation. Some twenty years later, in the wake of May 1968, the inhabitants gathered in associations and committees, assisted by experts, in order to react to and criticise the impoverishment of living conditions and the erosion of social relations. Under pressure from them, new studies saw the light of day. Public spaces were identified in those studies as presenting new challenges and new expectations, and finally as supporting city life. During the 1980s and 1990s, a series of publications supported by this movement took a new look at public spaces and therefore at the streets. This contribution focuses more specifically on one of them: the *Manuel des espaces publics bruxellois/Handboek van de Brusselse openbare ruimten* (1995) the recommendations of which (road surfacing, plants, lighting) have since influenced numerous renovation projects in Brussels.

## 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<sup>e</sup> et XIX<sup>e</sup> 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