
La prise en compte patrimoniale de la voirie historique dans la Région de Bruxelles-Capitale

Les initiatives de la Commission royale des monuments et des sites

Heritage Consideration of Historic Streets in the Brussels-Capital Region.

Initiatives of the Royal Commission of Monuments and Sites

Aurélié Autenne, Christophe Loir, Thomas Schlessen et Stefaan Van Acker



Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/insitu/50221>

DOI : 10.4000/16ryn

ISSN : 1630-7305

Éditeur

Ministère de la Culture

Référence électronique

Aurélié Autenne, Christophe Loir, Thomas Schlessen et Stefaan Van Acker, « La prise en compte patrimoniale de la voirie historique dans la Région de Bruxelles-Capitale », *In Situ* [En ligne], 58 | 2026, mis en ligne le 15 septembre 2026, consulté le 21 septembre 2026. URL : <http://journals.openedition.org/insitu/50221> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/16ryn>

Ce document a été généré automatiquement le 21 septembre 2026.



Le texte seul est utilisable sous licence CC BY-NC-ND 4.0. Les autres éléments (illustrations, fichiers annexes importés) sont susceptibles d'être soumis à des autorisations d'usage spécifiques.

La prise en compte patrimoniale de la voirie historique dans la Région de Bruxelles-Capitale

Les initiatives de la Commission royale des monuments et des sites

Heritage Consideration of Historic Streets in the Brussels-Capital Region.

Initiatives of the Royal Commission of Monuments and Sites

Aurélie Autenne, Christophe Loir, Thomas Schlessen et Stefaan Van Acker

- 1 Dès les années 1960, notamment par le biais de la notion de conservation intégrée, les instances internationales ont souligné la nécessité de considérer le patrimoine comme une composante à part entière de l'aménagement du territoire. La Convention pour la sauvegarde du patrimoine architectural de l'Europe (Grenade, 1985), la Convention européenne du paysage (2000) ou encore la Recommandation de l'unesco sur le paysage urbain historique (2011) rappellent que les éléments constitutifs de l'espace urbain – y compris ses infrastructures et sa voirie – sont aussi porteurs de valeur, et doivent être traités comme tels. Pourtant, en ce qui concerne la voirie, la prise en compte patrimoniale reste limitée, malgré plusieurs initiatives d'instances patrimoniales, comme Historic England et sa collection de guidances « Streets for All »¹.
- 2 À Bruxelles, la Commission royale des monuments et des sites (CRMS) œuvre elle aussi à ce processus de reconnaissance de la voirie, dans un contexte où, depuis une quinzaine d'années, se multiplient les projets de réaménagement profond de l'espace public et alors que les demandes de protection patrimoniale de voiries historiques sont encore rejetées par le gouvernement au motif que « le classement est une mesure de protection peu adaptée à un espace public [...] car il postule l'impossibilité de pouvoir apporter au site des modifications qui permettront son évolution en fonction des enjeux urbanistiques »².
- 3 Composée de dix-huit experts pluridisciplinaires³ bénéficiant d'une compétence notoire en patrimoine, la CRMS est une instance d'avis indépendante qui conseille le gouvernement, à la demande de celui-ci ou de sa propre initiative, en matière de

conservation du patrimoine dans la région bruxelloise⁴. Sa principale mission consiste à formuler des avis collégiaux concernant des demandes de travaux sur des biens (monuments, sites, ensembles) classés, sauvegardés ou non protégés, mais aussi à proposer ou rendre des avis sur les dossiers de classement ou d'inscription sur liste de sauvegarde. Elle figure aussi parmi les instances consultatives en matière d'aménagement du territoire dans le cadre de l'élaboration des plans et règlements. Soucieuse d'une approche intégrée, elle évalue les enjeux patrimoniaux au regard de toutes les composantes urbaines, et transcende l'approche parfois trop sectorielle des dossiers. Dans le cadre de ces missions, elle est donc amenée à se positionner sur des projets de réaménagement de voirie en contexte historique, et poursuit son travail de sensibilisation, y compris auprès du gouvernement⁵.

- 4 Compte tenu des défis posés par cette question, la CRMS a d'ailleurs développé plusieurs initiatives pour favoriser une approche patrimoniale de l'espace public, traduite dans une série de documents (fiches thématiques, memorandum, avis, lettres ouvertes, études scientifiques⁶). À partir de ces travaux, auxquels nous avons contribué dans nos fonctions respectives, nous aborderons l'histoire de cette prise en compte patrimoniale de la voirie dans la région bruxelloise, avant de développer les caractéristiques historiques et patrimoniales d'une typologie de voirie spécifique, et de dégager l'approche méthodologique en cours.

Le processus de patrimonialisation de la voirie dans la région bruxelloise

- 5 À Bruxelles, le processus de patrimonialisation⁷ de la voirie historique s'est développé parallèlement à une nouvelle dynamique en matière de réaménagement de l'espace public, si bien qu'il semble nécessaire d'en dresser une brève histoire croisée. Si les premières mesures de protection de voirie à Bruxelles remontent aux années 1980, elles sont peu nombreuses et se limitent alors à des impasses et ruelles valorisées pour leur caractère pittoresque, advenant généralement en réaction à des projets de transformation⁸ [fig. 1]. On constate toutefois depuis les années 1990 une accélération de la prise en compte de la valeur patrimoniale intrinsèque de la voirie, à une époque où le champ patrimonial s'élargit avec l'introduction des zones de protection autour des monuments⁹.

Figure 1



Ensemble formé par la porte Saint-Roch (au fond) et la rue de la Cigogne à Bruxelles (Belgique), 2019. La voirie est classée comme site par l'arrêté du 7 décembre 1984.

© Alfred de Ville de Goyet / urban.brussels.

- 6 La publication, en 1995, d'un premier outil régional destiné à cadrer les aménagements de voirie, le *Manuel des espaces publics bruxellois*¹⁰, marque un jalon de cette évolution. Le *Manuel* est publié dans un contexte marqué par un regain d'intérêt pour la plurifonctionnalité de l'espace public, en réaction à plusieurs décennies de prévalence de la circulation automobile¹¹. Aussi son ambition dépasse-t-elle les seules préconisations techniques, pour réhabiliter « les objectifs culturels : valoriser la vie en rue, donner à lire l'échelle de la ville et son patrimoine ¹² ». Les principes d'aménagement du *Manuel* s'inscrivent dans la continuité des formes urbaines traditionnelles, par exemple en favorisant les revêtements en pierre naturelle comme le pavé de porphyre.
- 7 Ce type de pavage, déjà associé pour ses aspects techniques et sociaux au patrimoine industriel, est pourtant de plus en plus menacé, par exemple en 2008 par un vaste projet de réaménagement de l'avenue du Port, une artère pavée et plantée d'un alignement de platanes centenaires [fig. 2]. Cette voie emblématique a fait l'objet, sans succès à ce jour, de deux demandes de protection par la CRMS¹³. Le pavé est désigné comme patrimoine en danger dans le rapport mondial de l'Icomos, *Heritage at Risk*¹⁴, et le milieu associatif se saisit de la question avec la publication *Pavés de Bruxelles* par l'Atelier de recherche et d'action urbaine¹⁵. La CRMS, pour laquelle il constitue une « partie intégrante du patrimoine de la ville¹⁶ », participe à sa défense en mettant en évidence son rôle dans la cohérence du paysage urbain et son caractère durable. Elle promeut en outre dès 2005 la transition vers une approche patrimoniale globale de la voirie, en resituant l'enjeu du pavage dans une lecture plus large de la « structure

urbaine » : elle invite à porter l'attention sur le « tissu urbain », « composé par les pleins et les vides, par les rapports d'échelle entre les volumes construits et les superficies non construites, le réseau viaire et le parcellaire, les différents types de bâtiments entre eux, les matériaux et leur mise en œuvre, les plantations, l'éclairage, etc.¹⁷ »

Figure 2



L'avenue du Port, à Bruxelles, à hauteur de l'Entrepôt royal du site de Tour & Taxis. Cette photographie illustre le pavage historique caractéristique de cette artère portuaire bruxelloise. Photographie © Isabelle Marchal, extrait de *Pavés de Bruxelles*, ouvrage réalisé par l'Atelier de recherche et d'action urbaines (ARAU) et édité par les Archives d'architecture moderne (AAM), 2015, p. 430.

© Isabelle Marchal.

- 8 À partir de la fin des années 2000, de vastes réaménagements liés à l'évolution des mobilités douces se multiplient et bouleversent le profil traditionnel de la voirie, y compris en contexte historique. En 2009, quatorze rues aux abords immédiats de la Grand-Place de Bruxelles, inscrite au patrimoine mondial de l'Unesco¹⁸, font l'objet d'une piétonnisation associée à un réaménagement. Si les plans demeurent « inspirés par une typologie traditionnelle à Bruxelles, celle de la rue pavée¹⁹ », le profil caractéristique du XIX^e siècle (chaussée bombée dotée de trottoirs latéraux surélevés) disparaît la plupart du temps pour un traitement de plain-pied de façade à façade, en dépit d'un avis patrimonial négatif émis par la CRMS²⁰. Ce type de réaménagement s'étend progressivement à des espaces structurants, de plus grande ampleur. En 2014, la place communale de Molenbeek-Saint-Jean, de style néoclassique, marque un jalon dans la région bruxelloise dans l'aménagement des *shared spaces*, ou zones de rencontre, avec mise en plain-pied. Suivent la semi-piétonnisation de la chaussée d'Ixelles et la piétonnisation et le réaménagement d'un segment de près d'un kilomètre des boulevards centraux, exemple d'haussmannisation de la seconde moitié du XIX^e siècle²¹. Ces aménagements évacuent les matériaux et formes urbaines existants ;

les nouveaux plans s'éloignent de la configuration historique de la voirie, que la CRMS invitait pourtant à conserver.

- 9 Poursuivant l'approche patrimoniale de la voirie dans ses travaux, la CRMS propose en avril 2017 le classement, pour ses qualités viaires, de l'avenue Louis Bertrand, édifiée entre 1904 et 1913 par le géomètre Octave Houssa sur le territoire de la commune de Schaerbeek [fig. 3]²². Les caractéristiques spatiales de la voie sont au cœur de la proposition de protection : forme courbe, évasement et ample perspective tirant parti de la déclivité du terrain, structure renforcée par un terre-plein central, larges trottoirs-promenades et double alignement d'arbres²³. Le dossier trouve une issue favorable en janvier 2020, par le classement comme site de l'avenue par le gouvernement, préalablement à un réaménagement intégrant l'enjeu patrimonial. Dans le même temps, l'histoire de la voirie s'affirme comme objet de recherche scientifique. Un numéro de la revue *Bruxelles Patrimoines* sur le thème « Voir la rue autrement » est édité en 2019 par l'administration Urban.Brussels, chargée du patrimoine, de l'urbanisme et de la rénovation urbaine, rassemblant seize contributions²⁴. La même année, la CRMS commande à l'Université libre de Bruxelles une étude sur le paysage urbain néoclassique bruxellois, destinée à favoriser l'accompagnement des dossiers de réaménagement d'espaces publics néoclassiques, et leur adaptation aux enjeux contemporains²⁵.

Figure 3



L'avenue Louis Bertrand, à Schaerbeek (Belgique), 2017.

© Alfred de Ville de Goyet / urban.brussels.

- 10 Les projets de réaménagement portent en effet désormais sur une large variété de typologies de voies, de la ruelle aux axes structurants, et entendent répondre aux enjeux de mobilité douce, d'accessibilité, de verdissement, d'inclusivité... Ces aménagements concernent également la voirie historique, ce qui n'est pas sans soulever de nouveaux défis pour la conservation du patrimoine viaire. Le plan de

réaménagement de cinq rues du quartier traditionnel des Marolles en constitue un exemple notable²⁶.

- 11 Du côté de la CRMS, de nouvelles mesures de protection relatives à trois espaces publics néoclassiques bruxellois (rue Coppens, place des Barricades, quartier du Grand Hospice [fig. 4]) sont proposées en 2022²⁷. La publication d'une fiche thématique méthodologique la même année vise à accompagner les auteurs de projets²⁸. Enfin, la Commission multiplie les actions de sensibilisation envers les acteurs politiques, le grand public et les aménageurs. Constatant que l'application indifférenciée de contraintes normatives et fonctionnelles, en ce compris dans la voirie des paysages urbains historiques, protégés ou non, se généralise, la Commission publie à l'été 2024 une lettre ouverte appelant à « reconnaître la voirie comme patrimoine », en tant qu'« atout pour l'identité de la ville et ressource pour l'avenir dans le cadre des défis du développement durable²⁹ ».

Figure 4



Voiries historiques conservées dans le quartier du Grand Hospice à Bruxelles (Belgique), 2019 (à gauche : rue du Lilas ; en haut à droite : place du Béguinage ; en bas à droite : rue du Lilas). La Commission royale des monuments et des sites a proposé le classement en 2022. Ces éléments témoignent de la modernisation de la voirie et des formes urbaines transitoires des années 1820-1840 : coexistence de trottoirs et revers pavés, diversité des matériaux et calepinages, présence d'agrafes de trottoirs.

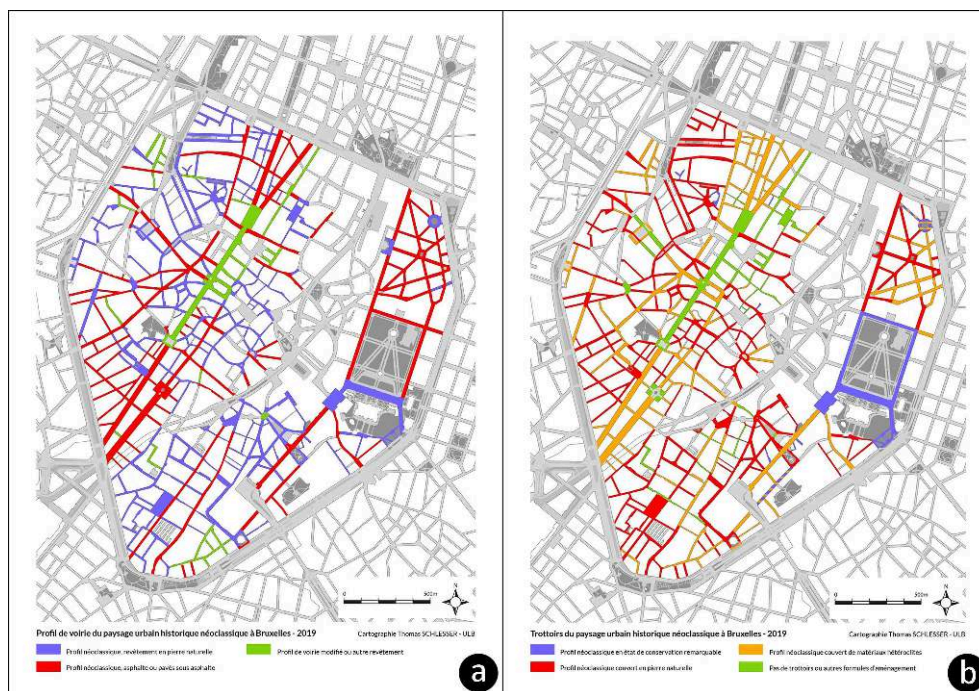
© Thomas Schlessier.

- 12 Il faut encore signaler la publication récente d'un second *Manuel espaces publics* par Urban.Brussels³⁰. Parmi les ambitions de ce nouveau manuel figure la reconnaissance de la voirie comme patrimoine, actant que le « réaménagement de ces espaces publics n'implique pas toujours de les renouveler complètement » et que les « études historiques permettent de les resituer dans leur contexte et d'identifier les éléments à valeur patrimoniale à valoriser et conserver comme le profil, les matériaux, le mobilier urbain ou le type de plantations »³¹.

Les caractéristiques historiques et patrimoniales de la voirie dans la région bruxelloise : le cas des voiries héritées du XIX^e siècle

- 13 Tels que nous les connaissons aujourd'hui à Bruxelles, la voirie et les espaces publics remontent pour beaucoup, et singulièrement dans les quartiers centraux, au XIX^e siècle, c'est-à-dire à une époque où les questions de voirie, d'architecture, d'urbanisme et de réglementation des pratiques faisaient l'objet d'une réflexion commune au bénéfice d'ensembles urbains cohérents, intégrant le bâti et l'espace public. Bruxelles a ainsi hérité d'ensembles urbanistiques et paysagers remarquables qui participent à son identité et ont prouvé leur durabilité et leur fonctionnalité en traversant les siècles. Cette voirie se caractérise originellement par une chaussée bombée et bordée de trottoirs, un réseau d'égouts souterrains, la généralisation du pavage, le développement de l'éclairage public, la présence éventuelle de plantations et de mobilier urbain ainsi que l'application de plans d'alignement et de nivellement³². Dans le cas du centre historique (le « Pentagone »), ces voies héritées du XIX^e siècle (dites néoclassiques) ont fait l'objet d'une cartographie [fig. 5].

Figure 5



Cartographies des artères dites néoclassiques (a : profils et revêtements ; b : trottoirs) dans le centre-ville de Bruxelles, réalisées en 2019 dans le cadre de l'étude sur le paysage urbain néoclassique. Ces cartes illustrent la prévalence de cette typologie de voie dans le centre historique de Bruxelles, et témoignent de la présence d'ensembles remarquables par leur état de conservation.

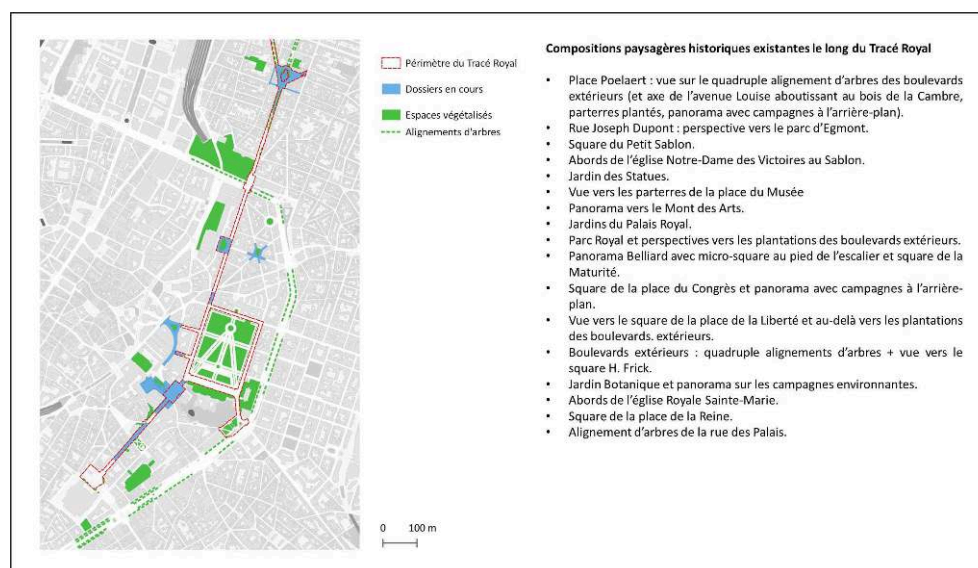
© Cartographie Thomas Schlessier / Commission royale des monuments et des sites (CRMS).

- 14 L'ensemble forme un système viaire cohérent dans lequel le trottoir occupe une place centrale à partir des embellissements urbains de la période néoclassique, en l'occurrence, pour le cas bruxellois, à partir des années 1770 lorsqu'est aménagé le

quartier Royal (place Royale, parc de Bruxelles et artères environnantes dont la rue Royale). Sa réalisation fait l'objet d'un soin particulier de la part des autorités qui expérimentent différentes formules (matériaux, largeur, hauteur, profil) et élaborent des règlements très détaillés (à Bruxelles en 1846)³³. Ce chemin surélevé ménagé sur les côtés d'une rue et séparé de la chaussée par une bordure présente bien sûr une fonction circulatoire, celle de réserver une zone aux piétons afin de sécuriser leur déplacement, mais jusque durant l'entre-deux-guerres, soit pendant près d'un siècle et demi, ceux-ci n'étaient pas contraints d'y circuler puisque la chaussée continuait à fonctionner comme un espace partagé pour tous les usagers. Le passage d'une voirie partagée à une ségrégation modale est le fruit d'un long processus qui s'étale quant à lui de la fin du XVIII^e siècle aux années 1930³⁴.

- 15 Comme l'a montré Éric Alonzo par une approche architecturale de son histoire, la voie présente, au-delà des aspects technique et fonctionnel, une dimension esthétique³⁵. Cette dernière se traduit notamment par le rôle structurant de la voirie, par la continuité de son tracé et de ses matériaux, les compositions végétales, qui régularisent et unifient le paysage, particulièrement lorsque le bâti, lui, se caractérise par des ruptures d'alignement et des styles architecturaux variés. Ensuite, la rectitude de la ligne des bordures et les plantations d'alignement renforcent les effets perspectifs, magnifiant ainsi les perspectives monumentales, très présentes au XIX^e siècle. Rappelons que la voirie dans sa totalité était particulièrement visible avant les années 1930, puisque le stationnement des voitures était rare et de courte durée. La végétation, sous plusieurs formes, constitue aussi une composante essentielle du patrimoine viaire (alignement d'arbres, squares, zone de cours et jardins), formant des séquences paysagères successives et variées [fig. 6].

Figure 6



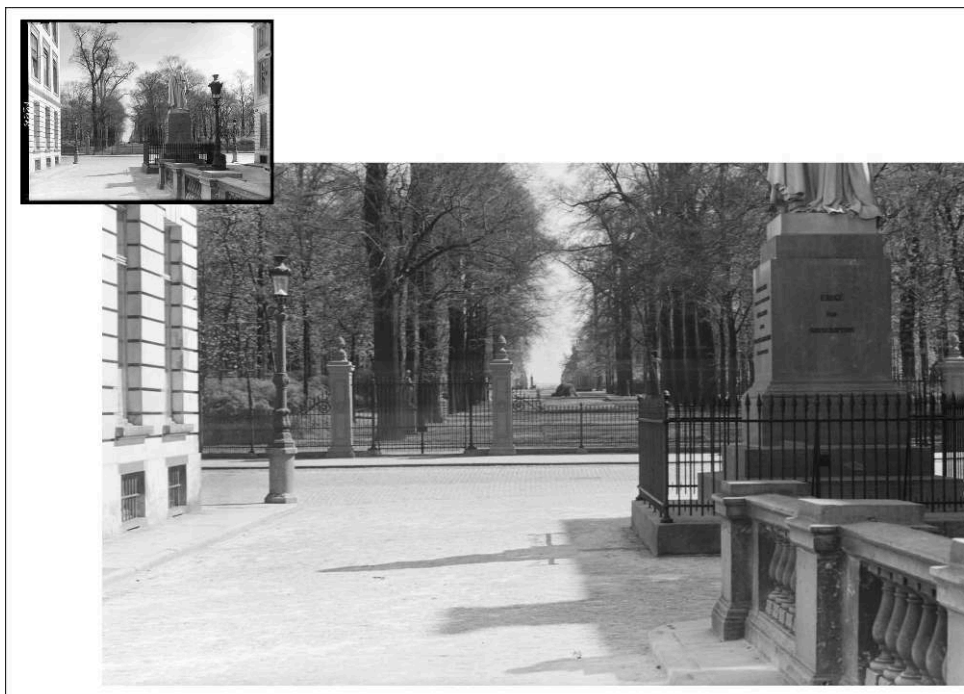
Cartographie des compositions paysagères et espaces végétalisés le long du « Tracé Royal » à Bruxelles (Belgique), 2025.

© Christophe Loir.

- 16 En outre, le trottoir offre une assise aux bâtiments, en renforçant l'ancrage des façades tel un socle. L'usage de matériaux identiques à ceux des soubassements des façades,

voirie de l'intérieur des bâtiments – la pierre bleue dans le cas bruxellois – et la présence fréquente d'une forme en creux (profil concave tel un cavet renversé) entre la façade et la voirie, assurent une transition soignée, témoignant d'un art du raccordement et de l'intégration urbaine. À une époque où les moulurations sont très présentes dans la grammaire de l'ornement issue de l'architecture, celles-ci se déclinent aussi subtilement en voirie, à l'instar des bordures, des soubassements d'une façade ou d'une balustrade, du socle d'une statue publique, de la base d'un candélabre ou d'une borne-fontaine. Il faut ici souligner que, le plus souvent, ce sont des architectes et des paysagistes de renom, tels Tilman-François Suys (1783-1861), Jean-Pierre Cluysenaar (1811-1880) ou Alphonse Balat (1818-1895), qui dessinent, avec soin, l'ensemble de ces éléments, contribuant ainsi à la constitution d'un langage de la voirie inspiré par l'architecture classique, et formant une œuvre totale [fig. 7]. Ce vocabulaire de la voirie sera encore utilisé au xx^e siècle [fig. 8].

Figure 7



Voirie aux abords du monument au général Augustin-Daniel Belliard, Bruxelles (Belgique), négatif monochrome réalisé par la Commission pour l'inventaire photographique des monuments artistiques belges, 1917-1918, conservé à l'Institut royal du patrimoine artistique (KIK-IRPA, cliché A008921). Cet espace illustre l'homogénéité des matériaux (pierre bleue) et la richesse de la modénature de l'espace public bruxellois au tournant des xix^e et xx^e siècles : jeux de relief entre les bordures de trottoir et les moulures de la base du monument, des candélabres, de la balustrade et de la grille entourant le parc de Bruxelles.

Reproduction KIK-IRPA.

Figure 8



Pavillon d'entrée de l'athénée Robert Catteau situé 49, rue Ernest Allard, Bruxelles (Belgique), 2025. Conçu par l'architecte François Malfait entre 1923 et 1927, cet édifice témoigne de la transition subtile entre l'espace privé et l'espace public (exemple du seuil d'entrée et de l'usage de la pierre bleue). Il met également en évidence la qualité des raccords entre l'immeuble et la voirie historique (exemple du cavet renversé).

© Stefaan Van Acker.

- 17 Dans le cas du quartier Royal, la voirie monumentale héritée résulte d'une vaste campagne de réaménagement de l'espace public menée entre 1847 et 1853, sous la direction de l'architecte Tilman-François Suys (1783-1861) et de l'échevin des Travaux publics Auguste Blaes (1809-1855)³⁶. Cette phase d'aménagement a pu s'inscrire avec une remarquable cohérence dans l'architecture du XVIII^e siècle caractéristique du quartier, dont elle a prolongé et perfectionné les logiques spatiales, renforçant la cohérence paysagère de l'ensemble [fig. 9]. La période de référence pour la voirie du quartier Royal est donc à situer à la moitié du XIX^e siècle, plus d'un demi-siècle après l'achèvement du bâti.

Figure 9



Aménagements de voirie issus de la phase de transformation de l'espace public du quartier Royal, entre 1847 et 1853. Le raccord du trottoir avec la grille du parc de Bruxelles et l'édicule d'entrée datant de la fin du XVIII^e siècle est particulièrement soigné afin de renforcer la cohérence paysagère de l'ensemble. Sur la place Royale, les formes urbaines et matériaux (candélabres, pierre bleue, trottoirs) soulignent l'architecture ordonnancée et assurent la transition entre le bâti et la voirie, Bruxelles (Belgique), 2019.

© Thomas Schlessler.

- 18 La voirie résultant de cette phase de transformation se caractérise par l'intégration, à l'échelle du quartier, de larges trottoirs surélevés couverts de dalles de pierre bleue bouchardée. Seules les entrées carrossables s'en distinguent, matérialisées par un niveau légèrement surbaissé et un revêtement de pavés de grès de taille réduite. Autour du parc de Bruxelles, la voirie s'inscrit dans la typologie du square, avec l'adjonction au parc d'une grille ouvragée ceinte d'un large trottoir. Si la voirie en elle-même n'est pas plantée, celle-ci dialogue avec les nombreuses poches végétales implantées sur ses abords, formant une suite de séquences paysagères alternant espaces minéralisés et végétalisés, en cohérence avec les parcours pédestres. Signalons également que, dans ce quartier caractérisé par l'absence totale de signalétique et la grande lisibilité des formes urbaines, la cohérence et l'homogénéité paysagère sont renforcées par des jeux de rappels formels entre les composantes de la voirie (bordures, soubassements, grilles), le mobilier urbain (candélabres), la statuaire publique (socles des sculptures), et le bâti. L'ampleur et la remarquable conservation de cette voirie historique a conduit la CRMS à inscrire la nécessité de protéger et de garantir la cohérence du quartier Royal dans son *Mémoire 2019-2024*³⁷.
- 19 Parmi les espaces emblématiques du quartier, la place Royale fait à l'heure actuelle l'objet d'un réaménagement complet, afin de mieux concilier les différents modes de déplacement (y compris de l'automobile et du tramway) et d'améliorer le confort des usagers (notamment des piétons et cyclistes), tout en intégrant un impératif de travaux d'étanchéité au-dessus du site archéologique situé sous la place et un plan de mise en lumière des bâtiments. Après avoir envisagé la disparition des formes historiques, à l'issue d'un processus d'accompagnement, la mise en œuvre du projet permettra *in fine* de ne pas faire complètement disparaître les caractéristiques historiques de la place³⁸.

Esquisse méthodologique et principes pour la reconnaissance du patrimoine de voirie

- 20 La dernière partie de notre article vise à synthétiser sur la base des travaux de la CRMS une esquisse méthodologique, sous la forme de trois principes. Il ne s'agit pas ici de formuler une méthode exhaustive, mais plutôt d'offrir des pistes qui pourront être transposées à d'autres cas d'étude et être développées à l'avenir.
- 21 Comme le bâti, les voiries historiques appellent une expertise et une méthodologie spécifiques, sur mesure et au cas par cas, tant pour l'évaluation de leur valeur patrimoniale que pour les solutions à y mettre en œuvre pour les adapter aux enjeux urbanistiques contemporains. Une telle approche, durable, permettra des adaptations fines de la voirie, pour répondre aux objectifs actuels tout en préservant ses valeurs patrimoniales.

Prendre en compte la logique d'ensemble et la cohérence du réseau viaire

- 22 Percevoir la logique et la cohérence d'une voirie implique une lecture multiscalaire. Il s'agit de prendre en considération tant l'échelle la plus restreinte (matériaux, calepinages...) que la relation de la voie avec ses abords (bâti, grilles, socles, escaliers, plantations, sculptures, murs de soutènement). Certaines artères ont, dans leur globalité, préservé une remarquable cohérence. On peut citer en l'espèce la rue Coppens à Bruxelles, dont le classement a été proposé par la CRMS, mais rejeté par le gouvernement [fig. 10].

Figure 10



La rue Coppens, dans le quartier du Sablon à Bruxelles (Belgique), 2019. Cette artère, particulièrement bien conservée, présente toutes les caractéristiques du paysage urbain néoclassique.

© Thomas Schlessier.

- 23 Enfin, la voirie doit également s'apprécier à l'échelle large du réseau urbain dont elle fait partie³⁹. La planification urbaine historique a contribué au développement d'une conception réticulaire de la voie. L'un des écueils fréquents dans la transformation des espaces publics historiques est l'approche fragmentaire, qui isole les tronçons de voirie et rompt les compositions et logiques urbaines d'ensemble. Or, la qualité patrimoniale d'une voirie historique repose non seulement sur ses caractéristiques intrinsèques, mais également sur sa cohérence et sur les relations qu'elle entretient avec le reste du réseau.

Connaître l'existant, son potentiel et construire les projets en termes d'objectifs

- 24 L'histoire de la voirie et, plus encore, celle de sa dimension matérielle ne se sont constituées que récemment comme champ d'étude scientifique⁴⁰. Il n'est donc pas surprenant que, dans nombre de projets d'aménagement, la connaissance et l'exploitation des qualités de l'existant fassent défaut. La connaissance fine du déjà-là constitue pourtant un préalable fondamental, tant pour évaluer la valeur historique d'une voirie ou d'un espace public (qu'il soit protégé ou non) que pour établir le cadre qui permettra d'identifier les éléments ou séquences à conserver, remanier ou transformer lorsque ceux-ci feront l'objet de vellétés de réaménagement. Contrairement au bâti à valeur patrimoniale, dans les cahiers des charges des marchés de projet pour les voiries, la compétence ou l'expertise en patrimoine est trop rarement

mobilisée lors des sélections qualitatives, et les bureaux d'aménageurs urbains ou de paysagistes intègrent dès lors assez peu cette dimension.

- 25 Il s'agit d'abord de circonscrire le cadre urbain dans lequel se situe la voirie concernée : de quel paysage urbain relève-t-elle ? Quelles sont ses caractéristiques paysagères, les séquences spatiales dans lesquelles elle s'inscrit ? Appartient-elle à une conception urbanistique spécifique ? Qui sont ses concepteurs ? Quels bâtiments donne-t-elle à voir, ménage-t-elle des vues et perspectives ? Quel est son état de conservation ? Ses caractéristiques historiques doivent aussi être retracées au fil du temps, en tenant compte des profils et formes urbaines, de la nature des revêtements, de la végétation (interdistance des arbres, espèces et essences, emplacement), des usages et pratiques de l'espace, de la présence éventuelle de signalétique, mobilier urbain, éclairage, etc.
- 26 Une fois ce diagnostic posé, il importe d'en dégager les valeurs et de développer une vision basée sur des objectifs, construits sur la base de ce que peut offrir l'existant, qui constitue une ressource, plutôt que sur l'application indistincte de prescriptions normatives. Une telle démarche est par essence durable et permet en outre une prise en compte des paysages, des continuités, des usages, des formes urbaines, de la matérialité, des détails, tout en intégrant les enjeux actuels de mobilité, d'accessibilité et de verdissement. Le cas de la voirie des paysages urbains historiques aménagés avant les années 1930 illustre la manière dont les caractéristiques du patrimoine viaire peuvent renforcer des objectifs contemporains.

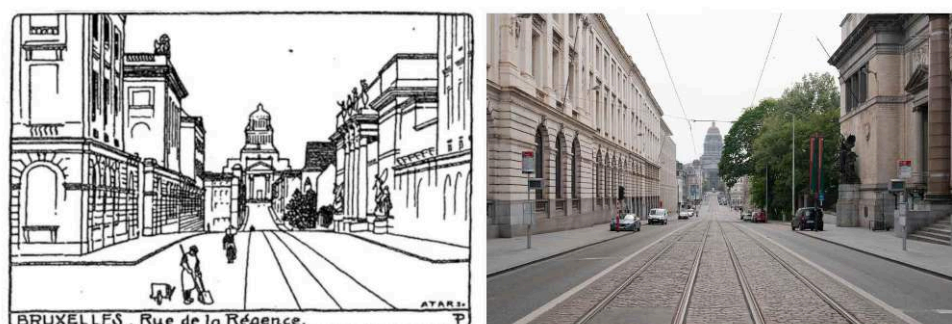
Long XIX ^e siècle (avant les années 1930)	Options contemporaines
Vitesse réduite en ville, environ 15 km/h en moyenne.	Modération de la vitesse.
Absence de stationnement dans l'espace public.	Limitation du stationnement.
Le piéton est prioritaire et peut circuler librement sur toute la largeur de la voirie.	Hiérarchie modale avec priorité à la marche, à l'exception du tramway.
Partage de la chaussée entre tous ses usagers.	Passage en espace partagé.
Promenades structurent l'espace urbain : voirie plantée, trottoirs-promenade, passages couverts.	Valorisation du maillage vert.
Plurifonctionnalité de la voirie.	Mixité fonctionnelle de l'espace public.
Absence de signalétique dans les rues.	Désencombrement de la voirie favorisant l'accessibilité et la lisibilité de l'espace.
Approche architecturale de la voirie (embellissement)	Importance accordée au « design urbain » (esthétique de l'espace public)

Tableau synthétisant les caractéristiques de la voirie du long XIX^e siècle en matière de mobilité, et les options d'aménagement contemporaines y correspondant. © Commission royale des monuments et des sites (CRMS).

- 27 Les principes d'aménagement historiques de nombreux espaces publics hérités offrent donc un important potentiel d'adaptation. La flexibilité et la capacité à supporter des adaptations constituent même une caractéristique de ces voiries, à l'instar de la rue de la Régence, artère emblématique de l'aménagement viaire bruxellois du XIX^e siècle⁴¹. Sa chaussée figure parmi les premiers espaces où a été implanté le tramway, à partir de

1869. Plutôt que d'en perturber la composition, le tramway a au contraire contribué à renforcer les principes paysagers de cette voie, en soulignant son tracé rectiligne et sa longue perspective monumentale. La rue est d'ailleurs mise en évidence dans le célèbre ouvrage du théoricien de l'architecture Camillo Sitte (1843-1903), *L'Art de bâtir les villes*⁴² [fig. 11]. Un récent projet de réfection des voies de tramway, destiné à mettre aux normes les quais de transports en commun, a pourtant conduit à perdre leur axialité et a introduit des élargissements et rétrécissements dans leur tracé, altérant les qualités viaires de la rue. Un tel cas illustre le potentiel d'une artère historique à accueillir un mode de transport durable, mais la préservation du caractère rectiligne du tracé aurait dû, selon la CRMS, constituer un aspect fondateur du projet⁴³.

Figure 11



Dessin représentant la rue de la Régence à Bruxelles (Belgique), extrait de *L'Art de bâtir les villes*, de Camillo Sitte, 1889, p. 130. L'intégration des voies de tramway dans cette artère a permis d'en souligner l'axialité et de renforcer sa perspective monumentale. À droite, une photographie de la rue de la Régence en 2020, avant son réaménagement.

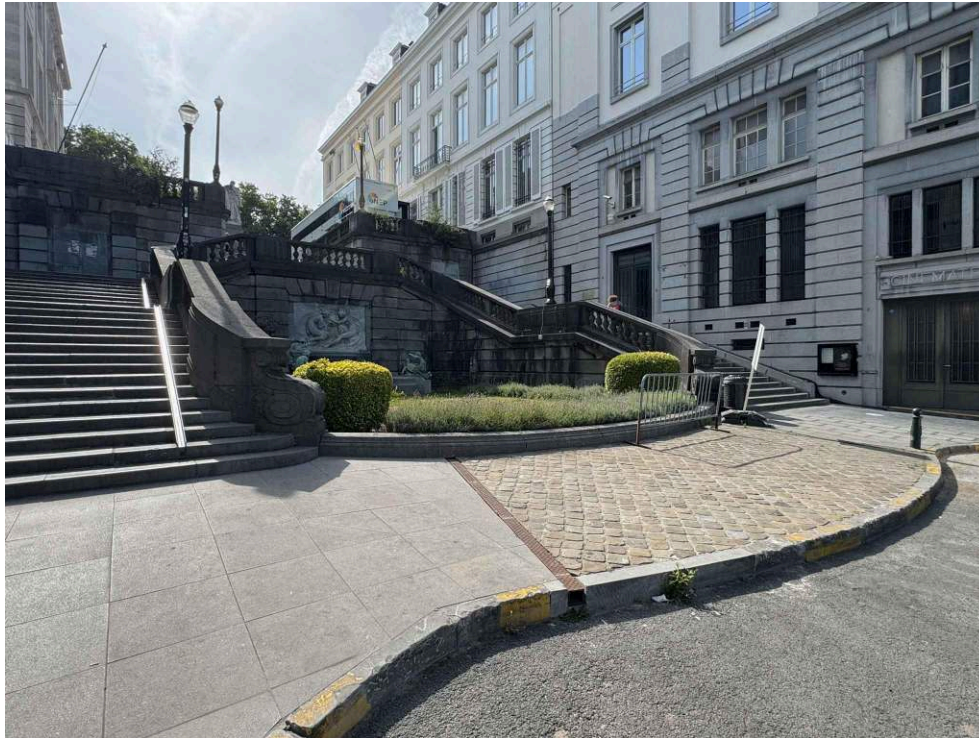
© Photographie Jonathan Ortegat, dist. Wikimedia Commons (sous la licence BY-SA 4.0).

Conserver, restituer et renforcer le caractère végétal des voiries historiques

- 28 Les artères historiques végétales et végétalisables, comme l'ensemble de l'espace public, font l'objet d'enjeux environnementaux (verdissement, adaptation au changement climatique, accroissement de la biodiversité), pour lesquels la valorisation du patrimoine viaire constitue une opportunité. Il s'agit en l'occurrence de favoriser la conservation, le renforcement et la restitution de ces voies historiques, tant pour des raisons patrimoniales que pour favoriser leur rôle de régulateur écologique : pour la plupart, ces espaces verts historiques ont été conçus pour du long terme et, dès lors, dans une approche durable *avant la lettre*.
- 29 Comme dans nombre de villes, l'intégration de la végétation dans la voirie urbaine bruxelloise se développe aux XVIII^e et XIX^e siècles selon une variété de typologies : l'avenue, le boulevard, le square (ce dernier pouvant avoir une diversité d'échelles, de l'îlot entier à des formes resserrées et finement intégrées aux autres éléments de la voie, agrémentés de parterres et massifs plantés généralement délimités par une bordure ouvragée surmontée d'une grille) [fig. 12]. Cette diversité de voies végétalisées, d'échelles et de compositions, est à l'époque rendue possible par une vision globale de l'aménagement du territoire urbain, qui entend répondre tant à des questions urbanistiques (lisibilité, hiérarchie, fonctionnalité, esthétique) que paysagères (choix

des espèces, taille et soin des plantations) et de qualité de vie (pratique de la promenade, assainissement de l'air)⁴⁴. En règle générale, ces espaces ont soit été conçus dès l'origine en intégrant le végétal à l'aménagement, soit connaissent une végétalisation postérieure à leur phase de conception initiale, comme cela a fréquemment été le cas dans la seconde moitié du XIX^e siècle⁴⁵.

Figure 12



Rue baron Horta et escalier conçu par l'architecte François Malfait (1921-1923) menant vers le parc de Bruxelles (Belgique), 2025. L'implantation de la végétation, la composition et le style de cet aménagement amorcent une transition subtile entre le quartier Royal du XVIII^e siècle et la rue Ravenstein, située en contrebas et aménagée au début du XX^e siècle.

© Thomas Schlessler.

- 30 Une démarche à la fois patrimoniale et écologique doit reposer sur une évaluation fine, préférentiellement à l'échelle de la ville, du potentiel de verdissement offert par ces voies publiques [fig. 13]. La construction d'un outil cartographique semble ici indiquée, afin de distinguer les artères végétales existantes, à *conserver*, les voies historiquement plantées, mais altérées au fil des réaménagements ultérieurs (par exemple par la suppression d'arbres d'alignement au profit d'emplacements de stationnement) où la végétation peut être *renforcée*, et les artères totalement minéralisées *a posteriori* à *restituer-reverdir* afin de renouer avec leur typologie d'origine. En outre, comme le montrent les artères végétalisées dans la seconde moitié du XIX^e siècle, de nombreuses voies historiques originellement minérales disposent d'un potentiel de verdissement, pour peu qu'il résulte d'une approche au cas par cas, en variant et adaptant au paysage urbain les formes de celui-ci (type de plantations, échelle, implantation).

Figure 13



L'avenue Hansen-Soulie à Etterbeek (Belgique), avant et après son réaménagement et sa végétalisation (2014-2024).

© Google Streetview.

- 31 Un exemple récent de cette approche est l'étude préalable au réaménagement de l'axe Rogier, un axe historique structurant de la commune de Schaerbeek [fig. 14]. L'étude, caractérisée par une méthodologie fondée sur l'analyse détaillée de l'existant, séquence l'axe en fonction de la largeur de voirie disponible et de ses caractéristiques typomorphologiques. Chaque segment fait ensuite l'objet de plusieurs scénarios d'aménagement, dont une option privilégiant le verdissement, en faveur de laquelle la CRMS s'est prononcée favorablement⁴⁶. Pour le segment le plus large, l'étude propose un scénario patrimonial à long terme, visant à restituer une allée centrale plantée aujourd'hui disparue.

Figure 14



L'avenue Rogier, à Schaerbeek (Belgique), 2026. Cette avenue fait partie du segment le plus large de l'axe Rogier, pour lequel le scénario patrimonial à long terme envisage la restitution de la promenade plantée axiale.

Photographie inconnu / Commune de Schaerbeek.

Conclusion

- 32 La prise en compte patrimoniale de la voirie historique résulte, dans la région bruxelloise, d'un processus de patrimonialisation en cours depuis une quarantaine d'années. Cette reconnaissance s'est jusqu'à présent essentiellement construite autour de la typologie des voies héritée du XIX^e siècle – ce qui s'explique par leur caractère majoritaire, leur rôle structurant et leur prévalence à l'échelle de la région, par la multiplication des réaménagements les concernant, ainsi que par l'état des connaissances scientifiques sur cet objet de recherche récent. Il importe désormais d'étendre ce processus à d'autres typologies de voies, notamment des périodes plus récentes – tout comme, dans le champ du bâti, l'on assiste à un important développement du patrimoine d'après-guerre.
- 33 Cette reconnaissance de la voirie repose sur une méthodologie patrimoniale évolutive, dont plusieurs principes ont été esquissés ci-dessus : la prise en compte de la logique d'ensemble et de la cohérence du réseau viaire, la connaissance de l'existant et de son potentiel, la formulation des projets en termes d'objectifs et la conservation, restitution ou renforcement du caractère végétal de la voirie historique. Ces éléments de méthode peuvent trouver une traduction concrète dans le développement de nouveaux outils, comme l'élargissement des inventaires du patrimoine bâti aux paysages urbains, incluant la voirie, ou l'élaboration de cartographies adaptées. Pour favoriser cette

reconnaissance patrimoniale, il semble en outre nécessaire d'initier une réflexion croisée sur le sujet à l'échelle internationale, sans pour autant négliger les spécificités de chaque terrain d'étude et la pertinence d'une approche au cas par cas, et sans isoler la voirie du paysage urbain, comme le souligne la *Recommandation sur le paysage urbain historique* de l'Unesco.

- 34 Cette approche invite en effet à prendre en compte simultanément toutes les composantes du paysage urbain, et à élargir la méthodologie déjà très approfondie du patrimoine architectural basée sur la connaissance et l'évaluation du potentiel de l'existant dans le champ de la voirie. Dans le domaine du bâti, où l'on privilégie désormais la réutilisation, la reconversion et le maintien des structures dans une optique de durabilité, inspirée par l'échelle de Lansink⁴⁷, les principes de construction durable et de circularité valorisent l'existant comme une ressource à exploiter plutôt qu'à remplacer. Cette approche démontre toute sa pertinence pour l'espace public à l'heure des enjeux de durabilité, le patrimoine de voirie constituant par essence une ressource minérale et végétale durable.

NOTES

1. Ces guidances, conçues à l'échelle nationale et régionale, sont destinées à accompagner les aménageurs de voirie en contexte historique, en favorisant une prise en compte de leur valeur patrimoniale dans les projets. Voir <https://historicengland.org.uk/images-books/publications/streets-for-all/> [lien valide en août 2026].

2. Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale n'entamant pas la procédure de classement comme ensemble et comme site de la Rue Coppens sise à Bruxelles, 7 octobre 2025.

3. La CRMS regroupe architectes, ingénieurs, historiens, historiens de l'art, urbanistes, paysagistes, spécialistes en patrimoine naturel et jardins historiques, en techniques de restauration, en performance énergétique, en archéologie. Elle comprend aussi des spécialistes en matière juridique et économique.

4. Sur la CRMS, voir AUTENNE Aurélie, « Une expertise pluridisciplinaire garante de la conservation du patrimoine. La Commission Royale des Monuments et des Sites », *Bruxelles Patrimoines*, n° 28, 2018, p. 68-71. Disponible en ligne, <https://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-28/article-28-7> et <https://crms.brussels/commission> [liens valides en août 2026].

5. Tous les avis rendus par la CRMS depuis 2004 sont disponibles sur son site internet, <https://crms.brussels/avis> [lien valide en août 2026].

6. Les publications de la CRMS sont consultables en ligne sur son site <https://crms.brussels/publications> [lien valide en août 2026].

7. Voir AMBROISE-RENDU Anne-Claude & OLIVESI Stéphane, « Du patrimoine à la patrimonialisation. Perspectives critiques », *Diogenes*, n°s 258-259-260, 2017, p. 265-279.

8. MURET Muriel, « La protection des voiries historiques remarquables. Entre préservation et conservation, quelques pistes de réflexion », *Bruxelles Patrimoines*, n° 32, 2019, p. 99-100. Disponible en ligne, <https://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-32/article-32-9> [lien valide en août 2026].
9. La création des zones de protection résulte de l'Ordonnance du 4 mars 1993 relative à la conservation du patrimoine immobilier. Ces zones, destinées à préserver l'environnement immédiat et l'intégrité visuelle des biens classés, concernent également la voirie aux abords de ces biens. Voir LELIÈVRE Harry & LECLERCQ Catherine, « L'apport des "zones de protection" à la protection des vues sur les monuments, sites et ensembles classés », *Bruxelles Patrimoines*, n° 36, 2022, p. 142-151. Disponible en ligne, <https://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-36/article-36-13> [lien valide en août 2026]. Et DEMETER Stéphane, « L'essor du patrimoine régional bruxellois (1988-2018). La longue marche vers la conservation intégrée », *Bruxelles Patrimoines*, n° 28, 2018, p. 51-57. Disponible en ligne, <https://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-28/article-28-4> [lien valide en août 2026].
10. DEMANET Marie & MAJOT Jean-Pierre (dir.), *Manuel des espaces publics bruxellois*, Bruxelles, 1995.
11. *Ead.*, « Vers une reconnaissance du patrimoine viaire. Convivialité, paysage et patrimoine urbain », *Bruxelles Patrimoines*, n° 32, 2019, p. 90-91. Disponible en ligne, <https://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-32/article-32-8> [lien valide en août 2026].
12. *Ead.* & MAJOT Jean-Pierre (dir.), *Manuel des espaces publics*, *op. cit.*, p. 7.
13. Voir les demandes de protection en ligne sur le site de la CRMS, https://crms.brussels/sites/default/files/avis/615/BXL40105_615_avduPort_DC.pdf et https://crms.brussels/sites/default/files/avis/557/BXL40105_557_av_du_Port_OE.pdf, ainsi que la notice de l'Inventaire, https://monument.heritage.brussels/fr/0/Avenue_du_Port/10007051 [liens valides en août 2026].
14. « Le patrimoine pavé en Belgique », in MACHAT Christoph, PETZET Michael & ZIESEMER John (dir.), *Heritage at Risk. ICOMOS World Report 2014-2015 on Monuments and Sites in Danger*, Berlin, Hendrik Bäßler, 2010, p. 32-34.
15. DEFERM Hubert, DEMEURE Jean-Pierre, GUILLAN Y SUAREZ Francisco, *et al.*, *Pavés de Bruxelles*, Bruxelles, AAM Éditions, 2015.
16. CRMS. *Préserver le patrimoine pour inventer l'avenir*, Bruxelles, Commission royale des monuments et des sites, 2005, p. 30.
17. *Ibid.*, p. 28.
18. Voir la notice en ligne sur le site de l'Unesco, <https://whc.unesco.org/fr/list/857/> [lien valide en août 2026].
19. CORDEIRO Paula, « Échos d'un chantier dans l'îlot sacré », *Bruxelles Patrimoines*, n° 32, 2019, p. 59, disponible en ligne, <https://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-32/article-32-5> [lien valide en août 2026].

20. Dans son avis du 26 avril 2006, la CRMS souligne que « cette intervention effacera une caractéristique très importante de l'aménagement des voiries du centre historique, à savoir la claire délimitation entre la voie carrossable et les trottoirs surhaussés au moyen de bordures en pierre bleue. » Cet avis est disponible en ligne à l'adresse : https://crms.brussels/sites/default/files/avis/390/BXL40097_390.pdf [lien valide en août 2026].

21. Au sujet de la piétonnisation des boulevards centraux, voir HUBERT Michel *et al.*, « Du “grand piétonnier” au projet urbain : atouts et défis pour le centre-ville de Bruxelles », *Brussels Studies*, notes de synthèse, n° 115, 2017, [en ligne], <https://journals.openedition.org/brussels/1551> [lien valide en août 2026].

22. Voir la notice en ligne sur le site de l'Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-Capitale, https://monument.heritage.brussels/fr/Schaerbeek/Avenue_Louis_Bertrand/10303176 [lien valide en août 2026].

23. AUTENNE Aurélie, « La rue comme paysage urbain. Une question patrimoniale d'actualité », *Bruxelles Patrimoines*, n° 32, 2019, p. 110, disponible en ligne, <https://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-32/article-32-10> [lien valide en août 2026].

24. *Bruxelles Patrimoines*, n° 32, « Voir la rue autrement », 2019.

25. SCHLESSER Thomas, *Le Paysage urbain néoclassique à Bruxelles Pentagone*, Bruxelles, Commission royale des monuments et des sites, 2019, disponible en ligne, https://crms.brussels/sites/default/files/2021-12/T_SCHLESSER_Paysage-urbain-neoclassique_Etude%20CRMS_2019.pdf [lien valide en août 2026].

26. Bien que ces artères relèvent d'une typologie homogène, chacune d'elles est singularisée et dédiée à une fonction précise (« rue ludique et comestible, rue éponge, rue ludique intergénérationnelle, rue parc, rue en plain-pied »), traduite par un aménagement spécifique et une palette de matériaux hétérogènes : pavés sciés, pavés en terre cuite, dalles de béton colorées, clinkers. L'avis de la CRMS sur ce projet est disponible à l'adresse https://crms.brussels/sites/default/files/avis/703/BXL40206_703_PU_Capucins_Miroir_Ghislain_Fauco.pdf [lien valide en août 2026].

27. Les avis de la CRMS concernant ces trois dossiers sont disponibles en ligne, https://crms.brussels/sites/default/files/avis/692/BXL30118_692_PROT_Rue_Coppens_Site_ensemble.pdf ; https://crms.brussels/sites/default/files/avis/692/BXL30117_692_PROT_Barricades_site.pdf ; https://crms.brussels/sites/default/files/avis/692/BXL30047_692_PROT_Quartier_Beguinage_Site.pdf [liens valides en août 2026].

28. « Reconnaître la voirie comme patrimoine, un tout pour l'identité de la ville et une ressource pour l'avenir dans le cadre des défis du développement durable », fiche thématique disponible en ligne, <https://crms.brussels/sites/default/files/2022-12/CRMS%20-%20Patrimoine%2C%20voirie%20et%20paysage%20urbain.pdf> [lien valide en août 2026]. Pour les principes méthodologiques issus de la fiche, voir *infra*.

29. Lettre ouverte disponible sur le site de la CRMS, https://crms.brussels/sites/default/files/avis/728/BXL60123_728_CORR_LETTRE_OUVERTE_paysages_urbains_historiques.pdf [lien valide en août 2026].

30. *Manuel espaces publics en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Urban.Brussels, 2024. Disponible en ligne, https://urban.brussels/public_space_fr.pdf [lien valide en août 2026].
31. *Ibid.*, p. 94.
32. TARTAKOWSKY Danielle (dir.), *Histoire de la rue. De l'Antiquité à nos jours*, Paris, Tallandier, 2022 ; LANDAU Bernard, « La fabrication des rues de Paris au XIX^e siècle. Un territoire d'innovation technique et politique », *Les Annales de la recherche urbaine*, n^{os} 57-58, 1992, p. 24-45, disponible en ligne, <https://doi.org/10.3406/aru.1992.1696> [lien valide en août 2026] ; LAY Maxwell G., METCALF John & SHARP Kieran, *Paving our Ways: A History of the World's Roads and Pavements*, Boca Raton, CRC Press, 2021 ; GARILLI Erika & GIULIANI Felice, « Stone pavement materials and construction methods in Europe and North America between the 19th and 20th century », *International Journal of Architectural Heritage*, vol. 13, n^o 5, 2018, p. 742-768. Voir également les activités du collectif de chercheurs Streetstories I Histoires de rue : matérialités, usages et représentations (Amérique – Europe, 17^e-20^e siècle), <https://sociamm.phisoc.ulb.be/recherche/streetstories> [lien valide en août 2026].
33. LOIR Christophe, « Le trottoir et l'invention de la rue moderne », *Bruxelles Patrimoines*, n^o 32, 2019, p. 10-27, disponible en ligne, <https://patrimoine.brussels/liens/publications-numeriques/versions-pdf/articles-de-la-revue-bruxelles-patrimoines/numero-32/article-32-1> [lien valide en août 2026] ; *Id.* & SCHLESSER Thomas, « Sidewalks and alignment of the streets: the gap between large-scale planning and the building-scale in the 18th and 19th centuries (Brussels-Paris) », in CLEMENTE Alida, LINDSTRÖM Dag, STOBART Jon (dir.), *Micro-Geographies of the Western City, c.1750-1900*, New York, Routledge, 2021, p. 114-133, disponible en ligne, <https://www.taylorfrancis.com/chapters/sidewalks-alignment-streets-christophe-loir-thomas-schlessers/e/10.4324/9780429329395-8> [lien valide en août 2026] ; BARAUD-SERFATY Isabelle, *Trottoirs ! Une approche économique, historique et flâneuse*, Rennes, Apogée, 2023.
34. LOIR Christophe, « De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936) », in BRANDELEER Céline, ERMANS Thomas, HUBERT Michel *et. al.*, *Le Partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, Bruxelles Mobilité, coll. « Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 5 », 2016, p. 13-29.
35. ALONZO Éric, *L'Architecture de la voie. Histoire et théories*, Champs-sur-Marne/Marseille, École d'architecture de la ville & des territoires, Parenthèses, 2018.
36. Voir SCHLESSER Thomas, *Le Paysage urbain néoclassique à Bruxelles Pentagone*, *op. cit.*, p. 43-46.
37. *Mémoire 2019-2024 de la CRMS*, p. 17, disponible en ligne, https://crms.brussels/sites/default/files/2022-09/MEMORANDUM_2019_FR.pdf [lien valide en août 2026].
38. L'avis de la CRMS sur le réaménagement de la place Royale est disponible en ligne, https://crms.brussels/sites/default/files/avis/677/BXL30022_677_PUN_PlaceRoyale.pdf [lien valide en août 2026].
39. Sur la notion de réseau, voir GUILLERME André, « Réseau : Genèse d'une catégorie dans la pensée de l'ingénieur sous la Restauration », *Flux*, n^o 6, 1991, p. 15, ainsi que la thèse en cours d'achèvement de Thomas SCHLESSER, *La Ville au prisme de la viabilité : mutations de l'espace public bruxellois, 1807-1910*, sous la direction de Christophe LOIR, Bruxelles, Université libre de Bruxelles.

40. Voir par exemple ALONZO Éric, *L'Architecture de la voie*, op. cit. ; SCHOONBAERT Sylvain, *La Voirie bordelaise au XIX^e siècle*, Paris, PUPS, coll. « collection Roland Mousnier », 2007 ; RIPOLL David, « Pavé, caillou, ciment. Une histoire matérielle du revêtement de sol à Genève », *Art + Architecture en Suisse*, n° 3, 2012, p. 30-37.

41. Sur la rue de la Régence, voir la notice en ligne de l'Inventaire du patrimoine architectural, https://monument.heritage.brussels/fr/Bruxelles_Pentagone/Rue_de_la_Regence/10001090 [lien valide en août 2026].

42. SITTE Camillo, *L'Art de bâtir les villes*, Paris/Genève, H. Laurens/Atar, 1889, disponible en ligne, <https://archive.org/details/lart-de-batir-les-villes-sitte-camillo>. Ou : <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k744025/f1.table> [liens valides en août 2026].

43. L'avis de la CRMS sur le projet de réaménagement de la rue de la Régence est disponible en ligne, https://crms.brussels/sites/default/files/avis/719/BXL40193_719_PU_Regence.pdf [lien valide en août 2026].

44. Sur l'histoire de l'intégration de la nature en ville, voir PICON Antoine, *Natures urbaines. Une histoire technique et sociale, 1600-2030*, cat. exp., 2 avril- 29 septembre 2024, Paris, pavillon de l'Arsenal, 2024.

45. Il faut à cet égard observer que ces démarches de verdissement des voies ont été conçues en cohérence avec les caractéristiques paysagères de la voirie préexistante.

46. Voir l'avis de la CRMS en ligne, https://crms.brussels/sites/default/files/avis/737/SBK40044_737_PREA_Sch%C3%A9maDirecteur_AxeRogier_.pdf [lien valide en août 2026].

47. Dans le cadre de l'économie circulaire, l'échelle de Lansink hiérarchise le traitement des matériaux existants selon la formule suivante : prévenir, réemployer, recycler, valoriser, éliminer.

RÉSUMÉS

Si depuis les années 1960, notamment au travers de la notion de conservation intégrée, les instances internationales ont souligné la nécessité de considérer le patrimoine comme une composante à part entière de l'aménagement du territoire, la reconnaissance de la voirie historique demeure limitée. À Bruxelles, celle-ci fait pourtant l'objet d'un processus de patrimonialisation depuis une quarantaine d'années, qui a connu une accélération alors que se multiplient les réaménagements de voirie, y compris en contexte historique. Parmi les acteurs de ce processus, la Commission royale des monuments et des sites a développé plusieurs initiatives en faveur de la reconnaissance patrimoniale de la voirie. Cet article retrace l'évolution de cette prise en compte patrimoniale, en particulier pour les voiries héritées du XIX^e siècle, et met en évidence leurs caractéristiques historiques et paysagères. Les auteurs proposent une esquisse méthodologique, articulée autour de trois principes : prendre en compte la logique d'ensemble et la cohérence du réseau viaire, fonder les projets d'aménagement sur une connaissance fine de l'existant, et conserver, restituer et renforcer le caractère végétal des voiries héritées. Ce cadre de réflexion vise à promouvoir une approche intégrée et durable de l'aménagement de la voirie,

en lien avec les recommandations internationales en matière de paysage urbain historique, et appelle au développement d'outils spécifiques à cette composante du patrimoine urbain.

Since the 1960s, notably through the concept of integrated conservation, international bodies have emphasized the need to consider heritage as a full component of spatial planning. Yet, the recognition of historic streets remains limited. In Brussels, however, they have been the subject of a heritage designation process for around forty years, which has accelerated as street redevelopment projects, including in historic contexts, have multiplied. Among the actors in this process, the Royal Commission of Monuments and Sites has developed several initiatives to promote the heritage recognition of streets. This article traces the evolution of this heritage consideration, particularly for streets inherited from the 19th century, and highlights their historical and landscape features. The authors propose a methodological framework based on three principles: taking into account the overall logic and coherence of the street network, grounding development projects on a detailed knowledge of the existing environment, and preserving, restoring, and enhancing the vegetative character of inherited streets. This framework aims to promote an integrated and sustainable approach to street planning, in line with international recommendations on historic urban landscapes, and calls for the development of tools specific to this component of urban heritage.

INDEX

Mots-clés : Bruxelles, voirie, paysage urbain historique, espace public, espace urbain, néoclassicisme, patrimonialisation

Keywords : Brussels, streets, Historic Urban Landscape, public space, urban space, Neoclassicism, heritage designation

AUTEURS

AURÉLIE AUTENNE

Architecte, secrétaire permanente de la Commission royale des monuments et des sites,
Urban.Brussels
aautenne@urban.brussels

CHRISTOPHE LOIR

 **IDREF** : <https://idref.fr/050458965>
 **VIAF** : <http://viaf.org/viaf/46921130>
 **ISNI** : <https://isni.org/isni/0000000115694090>
BnF BNF : <http://data.bnf.fr/ark:/12148/cb13530973r>

Professeur d'histoire, Université libre de Bruxelles et membre de la Commission royale des monuments et des sites
christophe.loir@ulb.be

THOMAS SCHLESSER

Historien, attaché au secrétariat permanent de la Commission royale des monuments et des sites,
Urban.Brussels
tschlessen@urban.brussels

STEFAAN VAN ACKER

Architecte, président de la Commission royale des monuments et des sites
president.crms@urban.brussels