



COMMISSION ROYALE DES MONUMENTS ET DES SITES
KONINKLIJKE COMMISSIE VOOR MONUMENTEN EN LANDSCHAPPEN

Monsieur B. Perilleux
Directeur chef de service – Fonctionnaire délégué
B.U.P. – Direction Urbanisme
C.C.N. – Rue du Progrès, 80 / bte 1
B - 1035 BRUXELLES

Réf. : D.U. 04/pfd/656203
Réf. CRMS : AA/bxl-4.182/s.616
Annexe : //

Bruxelles, le 07/02/2018

Objet : **BRUXELLES. Rue Philippe de Champagne et les carrefours aux croisements avec les rues du Midi, Rouppe, Terre-Neuve et du Poinçon.**
PERMIS D'URBANISME: réaménagement de l'espace public compris entre les alignements de la voirie.
Demande de B.U.P. – D.U. du 3/01/18.

Avis de la CRMS

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre lettre du 3 janvier 2018, en référence, reçue le 3 janvier 2018, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance qu'en sa séance du 31 janvier 2018, et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis un *avis défavorable* et formulés les remarques suivantes.

SITUATION EXISTANTE

Le tronçon de la rue Philippe de Champagne entre la rue du Midi et la rue du Poinçon est constitué d'une chaussée composée d'un revêtement historique de pavés de porphyre, bordée de trottoirs surélevés en pavés platines ou en dalles de béton dotés de bordures en pierre bleue. Le tronçon de la Rue Philippe de Champagne et carrefours concernés (cf. objet) est repris en ZICHEE au PRAS et est partiellement couvert par les zones de protection de l'ancien hôtel d'Iltre rue du Poinçon, des maisons rue d'Accolay 15-17, du collège Sint-Jan Berchmans.



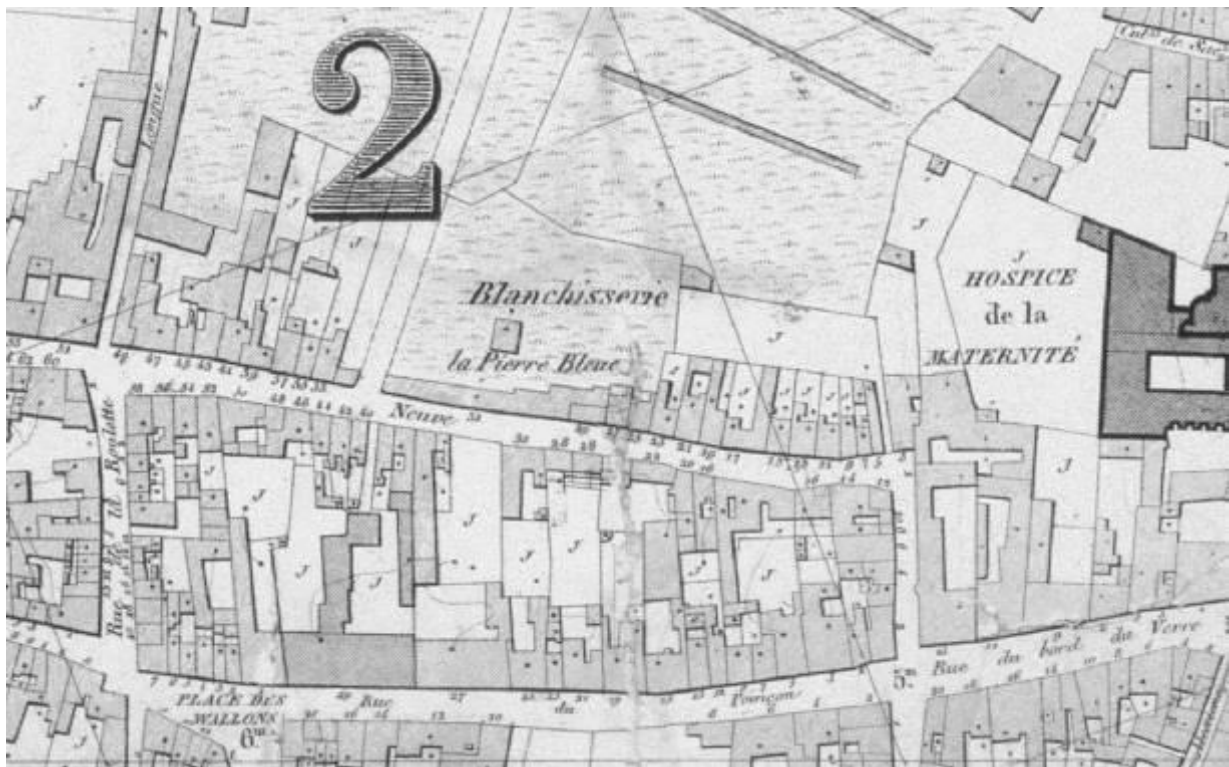


SITUATION PROJETÉE

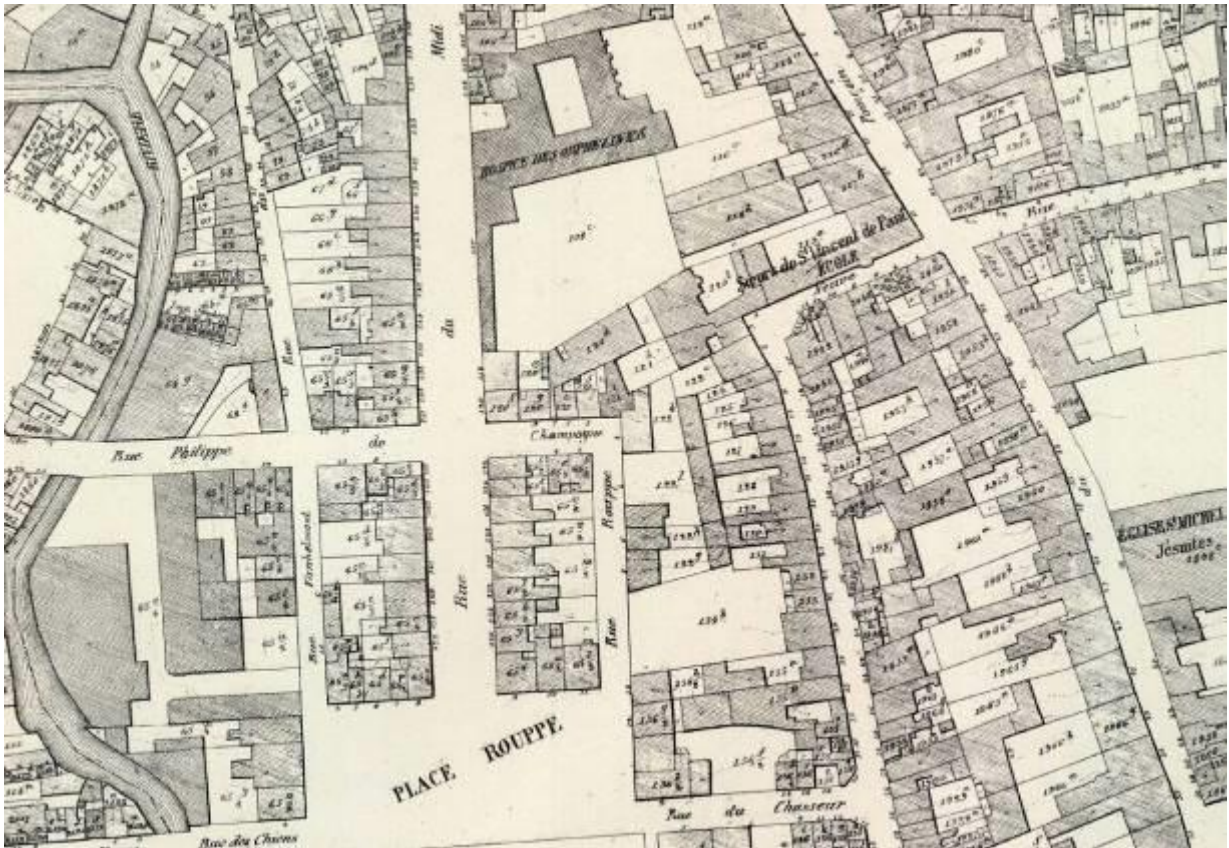
La demande porte sur le réaménagement de façade à façade de la rue Philippe de Champagne avec aménagement de plain-pied (modification du profil de la voirie, multiplication de poteaux d'alignement) avec des pavés granit portugais Gap Stone (en trottoir et en voie carrossable), pavés de porphyre aux emplacements de stationnement, bordures (de plain-pied) en pierre bleue, asphalté aux carrefours (rue du Midi, rue Rouppe, rue du Poinçon) et pavés platine 'Kandla' pour les trottoirs à l'angle de la rue Philippe de Champagne et de la rue du Poinçon.

HISTORIQUE

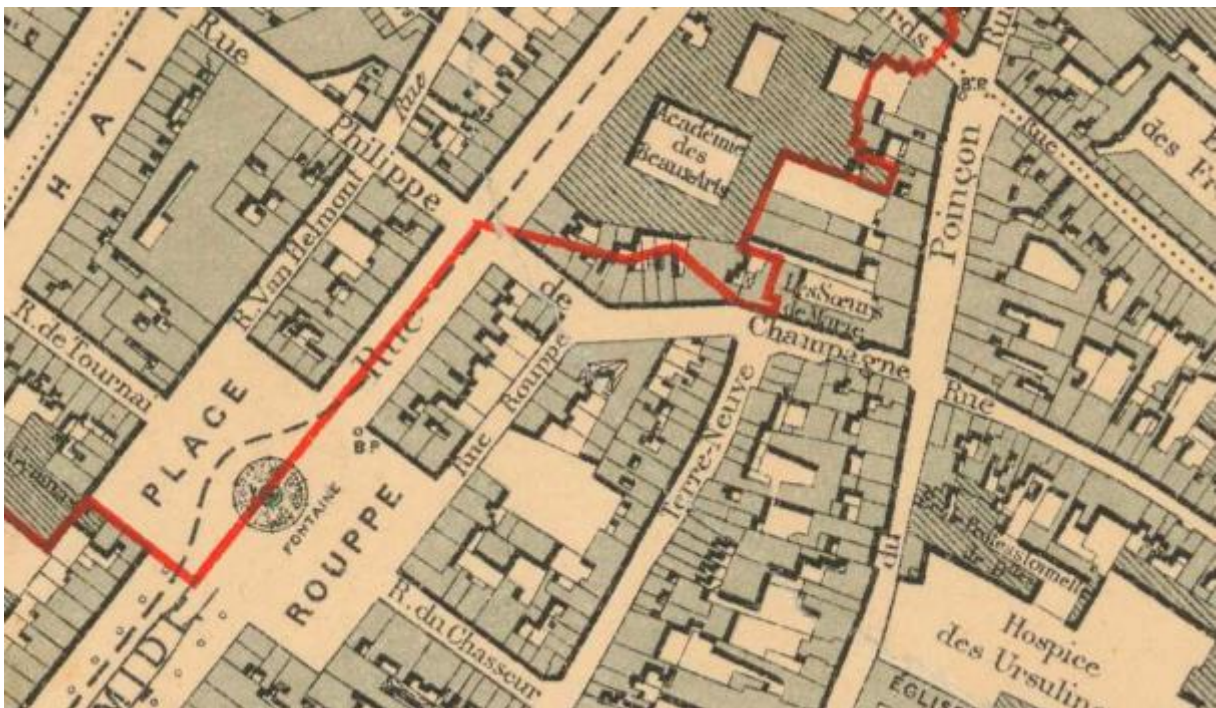
Le paysage urbain de la rue Philippe de Champagne s'est progressivement constitué, entre l'aménagement du premier quartier de gare (1840) et la prolongation de l'artère jusqu'à la rue du Poinçon (1885) en incorporant le début du tronçon coudé de la rue Terre-Neuve, plus ancienne et ce, afin de constituer un axe de liaison ouest – est (depuis la rue d'Anderlecht jusqu'à la rue Haute, cette dernière accessible via la rue d'Accolay).



Plan de Craan, 1835 (avant le percement de la rue Philippe de Champagne)



Plan Popp, 1866 (le tronçon initial de la rue Philippe de Champagne, percé en 1840-1841 est visible)



Plan de Bruxelles, 1893 (le prolongement de la rue Philippe de Champagne jusqu'à la rue du Poinçon, réalisé en 1885 est visible)

ENJEUX URBANISTIQUES, PATRIMONIAUX ET PAYSAGERS DE LA DEMANDE

La demande engendrerait une modification radicale du profil et du revêtement de la voirie dans une zone remarquable d'un point de vue urbanistique. On ne semble pas avoir pris la mesure du rôle déterminant de la voirie dans la structuration du tissu urbain, et ce dans une zone où l'implantation de la première Gare des Bogards a donné naissance, vers 1840, à de nombreuses innovations urbanistiques, dont la constitution de deux « îlots modèles », c'est-à-dire aux premiers îlots réguliers du pentagone présentant des divisions parcellaires orthogonales. Le premier tronçon de la rue Philippe de Champagne (de la rue Van Helmont à la rue Rouppe) fait partie de cet ensemble urbanistique.

La rue Philippe de Champagne témoigne d'une étape essentielle dans l'histoire des trottoirs bruxellois. Dans le premier tronçon (1840-1841), elle inaugure, à l'échelle des deux îlots modèles, le principe de proportionnalité entre la largeur des trottoirs et de celle de la chaussée. Dans le tronçon oriental prolongé en 1885 (de la rue Rouppe à la rue du Poinçon) et dans le prolongement de la rue Terre-Neuve, les trottoirs, et en particulier les bordures de trottoirs surélevés, permettent de rattraper les ruptures d'alignement dues à la présence d'un bâti plus ancien, et d'ainsi assurer la continuité visuelle. Ils témoignent de l'évolution de ce dispositif, suite à l'adoption du premier règlement organique sur les trottoirs à Bruxelles (1846). Le trottoir est, au 19^e siècle, un espace plurifonctionnel ne servant pas exclusivement, ni même principalement, à la séparation des trafics piétons/voitures (voir tableau des fonctions du trottoir ci-dessous).

FONCTIONS DU TROTTOIR AU 19^E SIÈCLE¹

Fonction circulatoire	Moyen de sécuriser la circulation piétonne et d'améliorer l'efficacité de la circulation des véhicules par une séparation des trafics (lente évolution de l'usage du trottoir, de refuge occasionnel vers un espace permanent et obligatoire pour les piétons). Cette fonction entraîne une stricte limitation des saillies des façades afin de ne pas gêner la circulation des piétons.
Fonction protectrice	Zone de recul destinée à protéger les habitations des nuisances causées par le passage, voire l'arrêt des véhicules, à proximité des façades (extension du rôle des bornes chasse-roues). Espace de transition entre l'espace public (rue) et la sphère privée (immeuble). La plupart des habitations néoclassiques sont en effet placées à front de rue, la présence d'une zone de recul avec jardin ne se diffusant qu'à partir de la fin du XIX ^e siècle.
Fonction sanitaire	Chemin surélevé préservant les piétons et les immeubles des salissures, en particulier du crottin de cheval et des eaux de ruissellement. Ces dernières, suite au changement de profil de la rue qui accompagne la construction des trottoirs, coulent désormais le long de la bordure du trottoir. La réalisation des trottoirs est d'ailleurs contemporaine de la constitution d'un réseau d'égouts modernes.
Fonction sociale	Dans le sillage des pratiques d'Ancien Régime où les activités débordaient sur la voie publique, le trottoir, comme le perron avant lui, est un lieu de contacts et d'échanges entre riverains et passants. Il sert également d'espace d'attente (ex: devant les salles de spectacles) et joue le rôle de seuil d'immeuble où débute le rituel d'entrée (le trottoir est d'ailleurs contemporain des décrotoirs).
Fonction commerciale	Espace permettant la flânerie commerciale (pratique du lèche-vitrine) et l'occupation temporaire par des étals et terrasses de cafés.

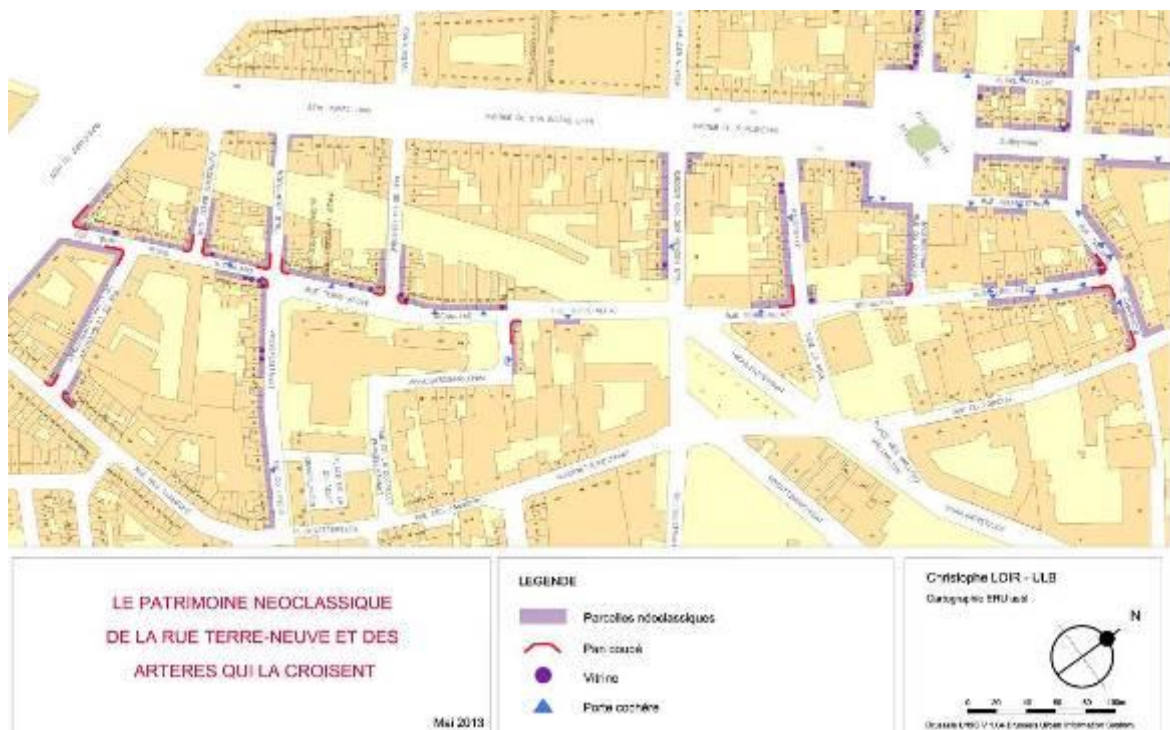
¹ Tiré de C. Loir, *Le patrimoine néoclassique en région bruxelloise* (coll. Bruxelles, Ville d'Art et d'Histoire), 2018

Fonction esthétique Elément contribuant visuellement à l'assise des immeubles ainsi qu'aux effets de perspective, à la lisibilité et à l'homogénéité de la rue (notamment par son profil, sa texture et son chromatisme). Il assure aussi la jonction – la couture pourrait-on dire – entre la façade et la chaussée. Notons que les trottoirs étaient très visibles puisque le stationnement des véhicules dans l'espace public était rare et bref.

Fonction sémiotique Elément participant à un système de signes indiquant l'itinéraire à suivre (repérage), la rupture de la hiérarchie modale (pente devant les portes cochères) ou le prestige d'un espace (trottoirs de qualité supérieure dans les « beaux quartiers »).

Dans le tronçon de la rue Rouppe à la rue du Poinçon, constitué par le prolongement de la rue Philippe de Champagne en 1885 et l'absorption du tronçon coudé de la rue Terre-Neuve, c'est le traitement de la voirie (profil, revêtement) qui assure l'homogénéité d'un espace hétérogène par son bâti et ses ruptures d'alignement. Ceci est particulièrement visible au carrefour avec la rue Terre-Neuve où s'articulent des immeubles des années 1820, 1870, 1880 ainsi qu'une artère légèrement courbe et deux ruptures d'alignement (à l'exemple de l'immeuble d'angle sis rue Terre-Neuve 2-4, édifié en 1871 en retrait des immeubles antérieurs afin d'élargir l'artère).

Le profil et le revêtement de voirie sont intimement liés à l'architecture, et ce tout particulièrement dans le système urbain néoclassique. Le recours systématique aux immeubles d'angle à pans-coupés dans le quartier, et particulièrement rue Philippe de Champagne (durant la période 1840-1885), témoignent de cette réflexion à la fois architecturale et urbanistique. La cohérence entre l'architecture et la voirie est une des caractéristiques de la ville néoclassique.





Systématisation du recours aux immeubles d'angle à pans coupés dans le quartier Rouppe (tiré de C. Loir, Le patrimoine néoclassique à Bruxelles, étude réalisée pour la Commission royale des Monuments et des Sites de la Région de Bruxelles-Capitale, 2014).



Notons que le projet entraînerait une multiplication du nombre de revêtements, au détriment de la lisibilité et de la cohérence du paysage urbain. Ainsi, à l'angle de la rue Philippe de Champagne et de la rue du Poinçon (photographie ci-dessus), pas moins de cinq revêtements différents seraient présents.

La rue Philippe de Champagne, tant d'un point de vue architectural qu'urbanistique, constitue un morceau de ville du 19^e siècle remarquable témoignant de l'art urbain d'une époque essentielle dans le développement urbain de la région bruxelloise. Le bâti, essentiellement néoclassique, témoigne de l'évolution du bâti entre 1840 (époque du percement de la rue du Midi) et 1885 (prolongement jusqu'à la rue du Poinçon).

Dans une zone préservée de ce type, une intervention sur la voirie exige une réflexion intégrée, c'est-à-dire une approche paysagère, comme le préconisent la Convention européenne du Paysage (Florence, 20 octobre 2000) et la Recommandation concernant le paysage urbain historique (Conférence générale de l'UNESCO du 10 novembre 2011).

Comme le montrent divers exemples étrangers, le profil et le revêtement de voiries historiques peuvent être préservés tout en répondant, par des aménagements spécifiques et subtils, aux enjeux de la mobilité durable, et notamment à la réalisation de pistes cyclables.

- Voir en Angleterre, Streets for All : <https://www.historicengland.org.uk/images-books/publications/streets-for-all/>
- Ci-dessous, piste cyclable à New York : <http://hdc.org/featured/a-study-of-new-york-citys-belgian-block-heritage>



Figure 22: A bikeway on Varick Street in Tribeca, similar to the present proposed design for DUMBO's street reconstruction project

Ainsi, dans la rue Philippe de Champagne, la CRMS préconise le maintien du profil existant (chaussée bombée avec trottoirs surélevés), la conservation des pavés existants sur la chaussée et la limitation du nombre de poteaux d'alignement (grâce à la préservation de bordures de trottoirs surélevées). Par contre, pour les trottoirs, l'homogénéisation des matériaux devrait améliorer la situation existante.

SYNTHÈSE DE L'AVIS

La CRMS émet un avis défavorable et, compte-tenu de la qualité du paysage urbain de la rue Philippe de Champagne, elle propose le classement de la voirie du tronçon conservant encore les pavés de porphyre (de la rue du Midi à la rue du Poinçon) ainsi que le tronçon de la rue Terre-Neuve, depuis la rue Philippe de Champagne jusqu'au numéro 25 de la rue Terre-Neuve.

Veillez agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos sentiments très distingués.

A. AUTENNE

Secrétaire

C. FRISQUE

Président f. f.

c.c. à : - S.P.R.B. – D.M.S. : Mme S. Valcke
- S.P.R.B. – D.U. : M. Martial Resibois
- M. G. Coomans de Brachène (par mail)
- M. Th. Van Ro (par mail)