



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

**Bruxelles Urbanisme et Patrimoine**  
Direction du Patrimoine Culturel  
**Monsieur Thierry WAUTERS**  
Directeur  
Mont des Arts, 10-13  
B - 1000 BRUXELLES

Réf. DPC : (corr. DPC :B. Campanella ) 2264-0094/02/2020-08

Réf. CRMS : AA/SBK30012\_668\_PREAL\_HuartHamoir\_réaménagement

Bruxelles, le 17-02-2021

**Objet :** SCHAERBEEK. Avenue Huart Hamoir (arch. paysag. HOUSSA, 1908, et GALOPPIN)  
Demande d'avis de principe portant sur la rénovation de l'espace public, la réouverture des perspectives, la réduction du nombre d'emplacements de parking, la rénovation et l'extension des plaines de jeux.

### Avis de principe de la CRMS

Monsieur le Directeur,

En réponse à votre courrier du 22/01/2020, nous vous communiquons *les remarques* formulées par notre Assemblée en sa séance du 03/02/2020.

L'AG du 05/07/2018 classe comme site une partie de l'avenue Huart Hamoir (et n'entame pas la procédure de classement comme site du square Riga et de la place Princesse Elisabeth, tout en reconnaissant le respect dû aux perspectives, à la composition urbaine et paysagère, ainsi qu'aux arbres du square Riga). L'ensemble de l'avenue est reprise en ZICHEE et en zone de parc au PRAS et les voiries sont reprises en espace structurant. De nombreux arbres sont repris à l'Inventaire scientifique des arbres remarquables. Plusieurs biens bordant l'avenue sont inscrits à l'Inventaire du patrimoine architectural de la Région de Bruxelles-capitale.



Périmètre du site classé (©Brugis) et vue du jardin central en forme d'ellipse (carte postale de 1924, éditeur inconnu, Fonds général des archives Cartes postales - extr. de l'étude historique accompagnant la demande)

### CONTEXTE

« Pentue, l'avenue Huart Hamoir relie la place Princesse Élisabeth à la chaussée d'Helmet. Épine dorsale du quartier Monplaisir-Helmet, elle s'impose comme l'une des plus larges avenues-promenades de la capitale, sur le modèle du quartier des Squares, aménagé quelques années plus tôt sur le territoire de Bruxelles. Dotée d'un terre-plein central arboré, l'avenue affecte une forme elliptique vers le milieu de son parcours, portant sa largeur de 60 à 120 mètres et formant un square

1/5

*traversé de chemins, orné de rocailles et doté en son centre d'une aire de jeux pour enfants. Elle y distribue symétriquement les principales artères du quartier. À gauche, les avenue Albert Giraud et Sleenckx y aboutissent, tandis qu'à droite y débutent les avenues Jean Jaurès et Maurice Maeterlinck. Reprenant sa forme rectiligne, elle croise ensuite le square François Riga, comme une seconde respiration sur son parcours. Dans son dernier tronçon, l'église de la Sainte-Famille prend place sur le terre-plein, clôturant la perspective initiée par la gare de Schaerbeek.» (extr. de <https://monument.heritage.brussels>)*



Vues de la partie basse de l'avenue et de la section elliptique, depuis l'avenue Sleenckx (©Google maps)

L'artère, dont le plan est dressé par l'ingénieur communal des Travaux Octave Houssa, est ouverte en 1908-09. Elle se compose de plusieurs sections, droites ou elliptique. Les portions droites se composent de 2 chaussées latérales avec trottoirs, de 4 rangées d'arbres au total, d'un terre-plein herbacé de 30m de large, avec l'un ou l'autre arbuste. Au centre des trois premières sections, la portion ovale se présente actuellement comme un jardin encaissé planté de platanes, avec kiosque, abri et petit mobilier en rocaille... Elle est le fruit des aménagements d'Edmond Galoppin.

Accompagnant la demande, une étude historique retrace l'évolution de cette avenue-promenade depuis son aménagement au début du 20<sup>e</sup> siècle jusqu'à son classement en 2018. Celle-ci ne conclut pas à la définition d'une période de référence. L'aménagement initial a peu évolué jusqu'à la seconde guerre mondiale. Le parterre de Rhododendron est converti en espace de jeux, une fosse à sable est ajoutée et les pavillons en rocaille sont construits. L'utilisation de cet ovale central par le public est donc intensifiée. En parallèle, les massifs plantés et alignement d'arbres ont continué à grandir, complétés par de nouvelles plantations, ce qui a partiellement refermé certaines vues très ouvertes lors de la création de cette large avenue. Des modifications ont en outre été apportées par rapport aux aménagements initiaux : création d'un abri anti-aérien sous le terre-plein central, asphaltage des voiries, des zones de stationnement et des cheminements de la berme centrale, campagne de remplacement de certains arbres, électrification de l'éclairage, regroupement de divers monuments commémoratifs (Monument Henri Jaspar, Monument des campagnes d'Afrique, Monument Jacques Georin), remplacement de certains arbres et aménagement des quais pour le bus 59.

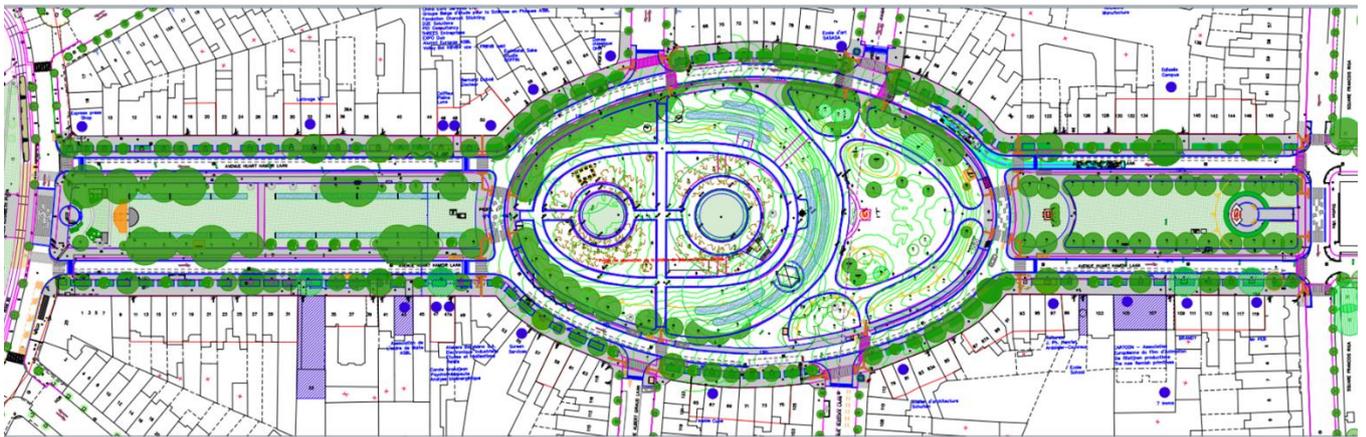


Vues aériennes 1930/35, 1944, 1953 (©Bruziel)

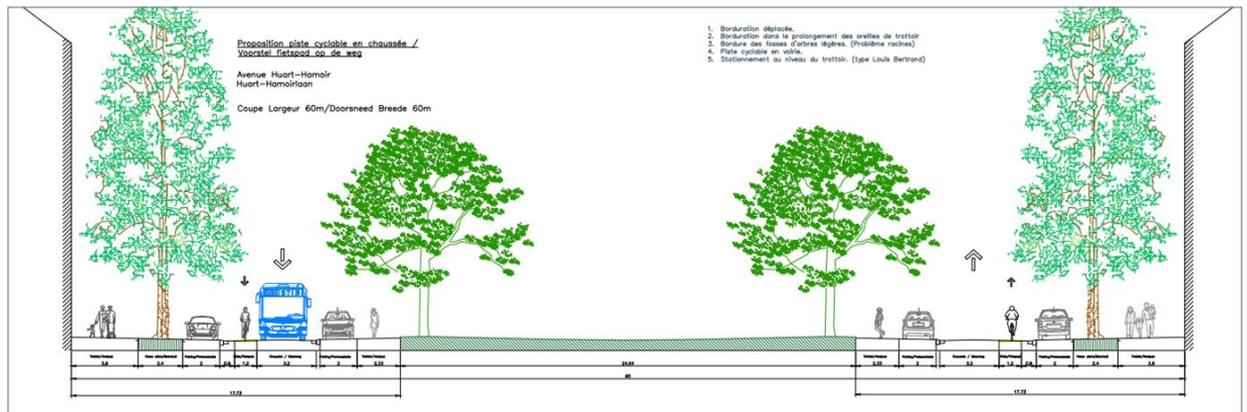
## DEMANDE

La demande concerne la rénovation des 3 premières sections de l'avenue, entre la place Princesse Elisabeth et le square Riga, en ce compris les divers carrefours donnant sur l'artère-promenade. Se concentrant sur les exigences patrimoniales et paysagères, de mobilité, d'attractivité et écologiques, le projet se décline de la manière suivante :

- rénover et adapter cet espace public patrimonial en respectant ses caractéristiques historiques, et revitaliser cette importante promenade urbaine,
- préserver et rouvrir l'axe de perspective qui relie la gare de Schaerbeek à l'église de la Sainte-Famille, en restituant également les lignes de force de l'espace existant (bordures, tracé des allées),
- restaurer les éléments de petit patrimoine,
- renforcer le statut de zone 30 de ces voiries par la réalisation de dispositifs ralentisseurs et l'aménagement d'oreilles de trottoirs,
- encourager les modes de déplacements actifs (pistes cyclables marquées au sol, nouvelles traversées piétonnes usuelles sécurisées, rénovation des trottoirs existants en pavés platine porphyre),
- réaménager les arrêts du bus 59,
- réorganiser le stationnement – en hauteur, le long des trottoirs et derrière une bordure - et supprimer 25 places de parking gênant les perspectives visuelles,
- renforcer le caractère ludique du centre de l'ovale en revitalisant sa plaine de jeux, aménager un espace scénique au début de l'avenue et un espace pédagogique sensoriel en haut de la seconde section,
- déployer du mobilier urbain, selon les modèles dessinés pour la commune,
- remplacer l'éclairage public,
- aménager un espace mémoriel en regroupant les monuments dans la troisième section,
- préserver et entretenir les alignements d'arbres existants à long terme, en améliorant les conditions de vie de la composante végétale de l'avenue (agrandissement des fosses de plantation, développement de sa biodiversité),
- développer une politique de gestion des eaux pluviales par le biais de noues et de fascines.



Plan projeté (extr. de la demande d'avis de principe)



Coupe projetée (extr. de la demande d'avis de principe)

## AVIS

La CRMS se réjouit du projet de rénovation/restauration prochaine d'une majeure partie de cette belle avenue. Elle a particulièrement apprécié les démarches entreprises pour mener à bien ce projet : première réunion de présentation, étude historique approfondie, demande d'avis de principe.

S'appuyant sur les diverses informations rassemblées dans l'étude historique, la CRMS se rallie à la proposition de la DPC de considérer les années 1950 comme période de référence, en ce qu'elle reflète l'aménagement d'origine ainsi que les modifications principales réalisées après-guerre. L'Assemblée valide de manière générale les options principales du projet, à savoir :

- la restauration générale de cet espace public classé, en s'appuyant en grande partie sur ses caractéristiques originelles ;
- la réouverture des perspectives, ce qui était l'un des enjeux principaux de la création de cette avenue <sup>1</sup>, en abattant les arbres trop envahissants et en supprimant le parking dans les abouts des sections ;
- les options de favoriser plus de mobilité douce de manière discrète, tel le marquage simple des pistes cyclables sans aplat de couleur différenciée ;
- le souci de préserver les alignements d'arbres existants, d'améliorer les conditions de plantation des arbres des trottoirs et de remplacer les sujets qui le nécessitent, en respectant les essences d'origine.

En vue de faire avancer le projet dans la bonne direction, la CRMS relève les points suivants afin de les améliorer ou de les revoir :

- l'aménagement d'un espace scénique dans le bas du site, en remplacement du canisite actuel, constitue une amélioration, mais l'articulation avec le bunker situé en-dessous n'apparaît pas très abouti et mérite d'être affinée;
- la rénovation de la plaine de jeux et la création de l'espace sensoriel méritent également plus de détails car, pour l'instant, il n'y a pas d'information concrète quant à leur réalisation;
- certains éléments doivent être revus :
  - o comme la localisation des noues implantées trop près des pieds des arbres (attention au système racinaire) ou encore leur implantation dans un talus, ce qui nécessiterait le reprofilage de celui-ci (la noue doit être implantée au bas du talus),
  - o comme la mise en œuvre de fascines qui entrent en contradiction avec l'effet paysager d'origine du vertugadin dans la zone centrale,
  - o comme le remplacement systématique des bordures en pierre bleue d'origine;
- concernant la mobilité douce, l'Assemblée demande de ne pas matérialiser des passages piétons surélevés dans les carrefours avec les avenues adjacentes, ce qui casserait l'effet de

<sup>1</sup> « L'avenue s'inscrit comme l'artère principale du quartier Monplaisir-Helmet, dont le plan de voiries dressé par l'ingénieur communal des Travaux Octave Houssa est approuvé en séance du Conseil communal du 03.11.1904 (...) Sa largeur considérable généra de nombreuses discussions, le but initial étant de permettre une vue panoramique vers le domaine royal de Laeken ». (extr. de <https://monument.heritage.brussels>)

fluidité actuel et les perspectives depuis ces rues vers l'avenue Huart-Hamoir. Ce dispositif de sécurisation est d'ailleurs peut-être moins nécessaire si la zone 30 est respectée. Dans le même souhait de préserver les vues, la CRMS demande de ne pas placer des box vélos dans la zone de stationnement de l'anneau central, afin de ne pas alourdir les perspectives depuis les rues adjacentes (s'il y a des box vélos à installer, il vaut mieux les mettre le long des maisons);

- toute la Région est passée en zone 30 et divers dispositifs sont mis en œuvre afin de réduire la vitesse. La CRMS demande d'évaluer l'éventuel impact de ces dispositifs (ralentisseurs, casse-vitesse, ...), sur les façades des maisons, afin d'éviter tout dégât ou toute répercussion aux immeubles adjacents ;
- concernant la mise en place de stationnements à hauteur des trottoirs, derrière une bordure, l'Assemblée se demande de quelle manière ce sera réalisé et si l'effet de voirie rétréci est souhaitable.

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

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'p.o. Autenne', with a large circular flourish at the end.

A. AUTENNE  
Secrétaire

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'C. Frisque', with a large, sweeping flourish.

C. FRISQUE  
Président

c.c. à :

[bcampanella@urban.brussels](mailto:bcampanella@urban.brussels) ; [jvandersmissen@urban.brussels](mailto:jvandersmissen@urban.brussels) ; [restauration@urban.brussels](mailto:restauration@urban.brussels) ;  
[cvandersmissen@urban.brussels](mailto:cvandersmissen@urban.brussels) ; [mbadard@urban.brussels](mailto:mbadard@urban.brussels) ; [crms@urban.brussels](mailto:crms@urban.brussels) ;  
[bdeghellinck@urban.brussels](mailto:bdeghellinck@urban.brussels)