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'UNIVERSITY". 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**

# LES CHAUSSÉES BRUXELLOISES

PAYSAGE ET  
PATRIMOINE À  
REDÉCOUVRIR

**MARION ALECIAN**

DIRECTRICE DE L'ATELIER DE RECHERCHE  
ET D'ACTION URBAINES (ARAU)



*Trente-six voies portent, en région bruxelloise, le nom de « chaussée ». Elles caractérisent plus de 90 kilomètres de voiries sur le territoire régional et concernent toutes les communes bruxelloises. Plus qu'un simple relevé, cette observation doit être comprise comme le point de départ d'une hypothèse, celle de l'importance des chaussées en tant que catégorie historique d'artère à Bruxelles. Ces données peuvent constituer la première étape d'une réflexion visant à identifier, regrouper et classer ces axes comme un paysage urbain historique spécifique de la Région bruxelloise. Marion Alecian nous invite à comprendre et à apprécier cet environnement particulier.*

Déjà en 1995, le *Manuel des espaces publics* avait souligné l'intérêt des chaussées<sup>1</sup>. Ces tracés séculaires qui déroulent une profondeur historique, révélatrice de la croissance de la région sont cependant rarement considérés pour leur caractère patrimonial. Comprendre et apprécier cet environnement historique qui offre à voir une grande variété

de typologies de bâti, pourrait permettre de réhabiliter ces anciennes routes devenues rues (campagnes devenues villes) pour éviter, dans les aménagements futurs, que la route (re)prenne le dessus.

Sans avoir l'ambition d'une étude historique, cet article propose, en se basant sur une première sélection

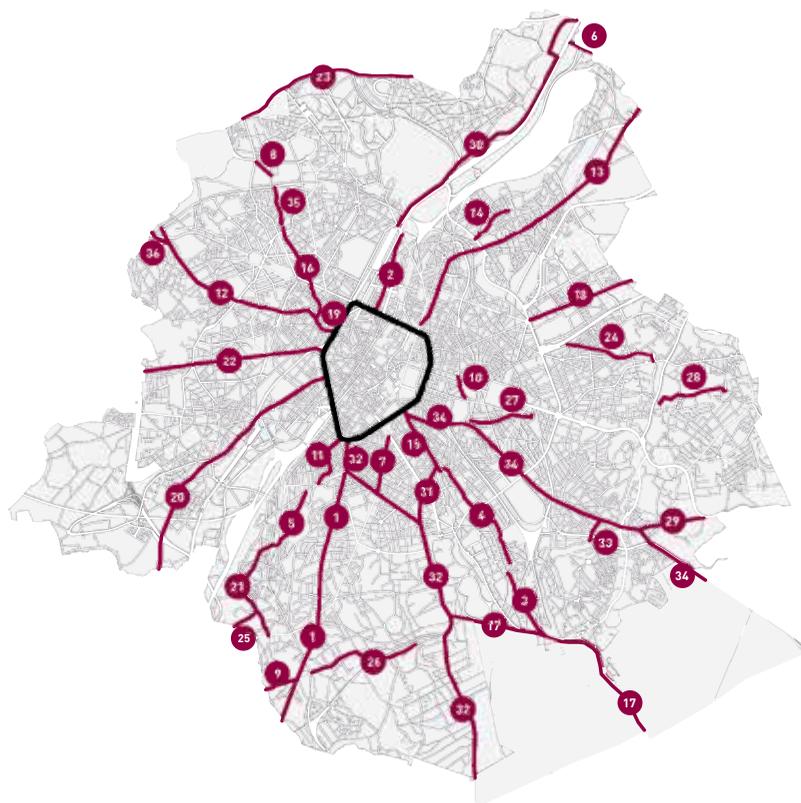
de quelques ouvrages et sources, des pistes d'analyse et de recherche sur l'héritage et le potentiel urbanistique des chaussées pour la région bruxelloise, à partir d'une réflexion sur les patrimoines linguistique, territorial et finalement urbain qu'elles recouvrent (fig. 1a-1b).

## CHAUSSÉE : UN TERME GÉNÉRIQUE

La chaussée, *chaucie* en ancien français, est issue du latin *calciata (via)*, dérivé de *calx* « chaux ». L'étymologie démontre un lien direct entre les chaussées et l'ingénierie de la construction des routes<sup>1</sup>. Comme tous les noms anciens de rues, les « chaussées » belges trouvent leur appellation dans leur fonction première, à savoir ici un lien entre des villes ou des hameaux, et dans leur qualité : la chaussée est d'abord une route consolidée, pavée, sûre, permettant d'accueillir un charroi important et de sécuriser les trajets. La traduction flamande, *steenweg*, est évocatrice de cet aspect minéral de la chaussée et il faut noter que les *steenwegen* font également figure de particularisme flamand, dans les dictionnaires de néerlandais (à la place de *straatweg*)<sup>2</sup>. À Bruxelles, cette dénomination renvoie aussi pour certaines chaussées, à un parler populaire, tant en français qu'en flamand : le surnom *de kassei* ou *kassâ* pour la chaussée d'Anvers, de Gand, de Ninove ou de Jette, a subsisté longtemps et montre à quel point le revêtement pavé était indissociable des chaussées.

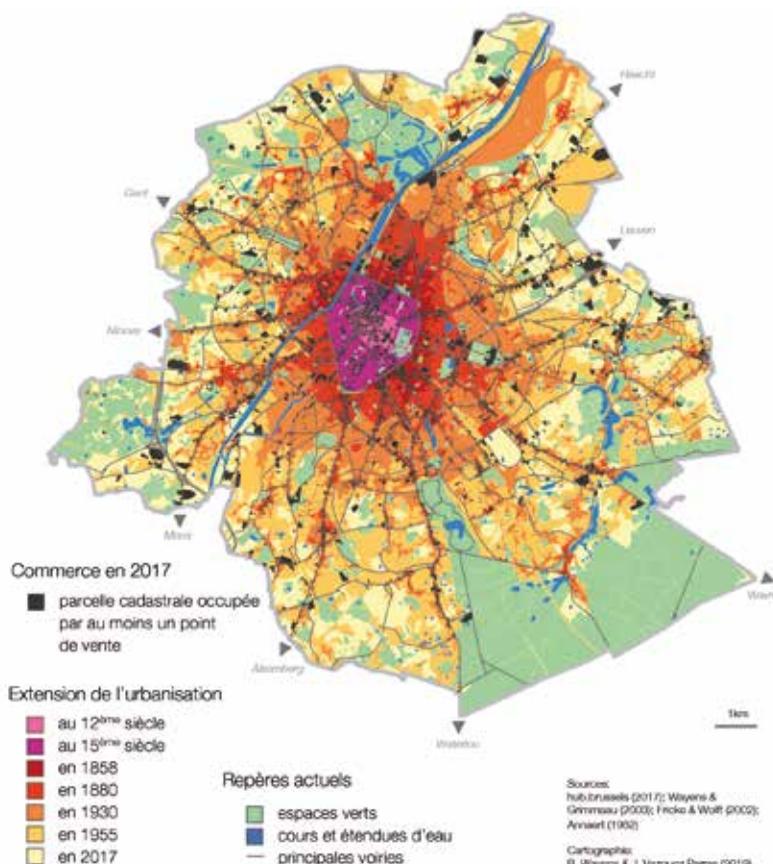
1. REY, A. [dir], *Dictionnaire historique de la langue française*, Le Robert (édition de 1999).

2. Dans le *Van Dale woordenboek*, Conscience (édition 1867).



**Fig. 1a**  
Toponymie,  
les 36 chaussées bruxelloises

- 1) Chaussée d'ALSEMBERG ;
- 2) Chaussée d'ANVERS ;
- 3) Chaussée de BOITSFORT ;
- 4) Chaussée de BOONDAEL ;
- 5) Chaussée de BRUXELLES ;
- 6) Chaussée de BUDA ;
- 7) Chaussée de CHARLEROI ;
- 8) Chaussée de DIELEGHEM ;
- 9) Chaussée de DROGENBOS ;
- 10) Chaussée d'ETTERBEEK ;
- 11) Chaussée de FOREST ;
- 12) Chaussée de GAND ;
- 13) Chaussée de HAECHT ;
- 14) Chaussée de HELMET ;
- 15) Chaussée d'IXELLES ;
- 16) Chaussée de JETTE ;
- 17) Chaussée de LA HULPE ;
- 18) Chaussée de LOUVAIN ;
- 19) Chaussée de MERCHTEM ;
- 20) Chaussée de MONS ;
- 21) Chaussée de NEERSTALLE ;
- 22) Chaussée de NINOVE ;
- 23) Chaussée ROMAINE ;
- 24) Chaussée de ROODEBEEK ;
- 25) Chaussée de RUISBROEK ;
- 26) Chaussée de SAINT-JOB ;
- 27) Chaussée SAINT-PIERRE ;
- 28) Chaussée de STOCKEL ;
- 29) Chaussée de TERVUEREN ;
- 30) Chaussée de VILVORDE ;
- 31) Chaussée de VLEURGAT ;
- 32) Chaussée de WATERLOO ;
- 33) Chaussée de WATERMAEL ;
- 34) Chaussée de WAYRE ;
- 35) Chaussée de WEMMEL ;
- 36) Chaussée de ZELLIK.



**Fig. 1b**  
Commerce et chaussée : un lien historique encore tangible  
« La comparaison de la localisation du commerce avec les phases de croissance de la ville, fait découvrir de nombreuses correspondances. Aujourd'hui encore, et ce malgré une spectaculaire réduction du nombre de commerces actifs depuis 1950, la géographie du commerce souligne la trame historique de la ville. Comparer la répartition des parcelles cadastrales occupées par des commerces en 2017 à l'ancienneté de l'urbanisation permet de bien mettre en évidence les liens qui unissent commerce et croissance urbaine »...  
Source : "Commerce, croissance urbaine et patrimoine" dans *Commerce et négoce*, Région de Bruxelles-Capitale, Édition Mardaga, 2003 (actualisée en octobre 2019 par Benjamin Wayens, voir [geomarketing.hypotheses.org](http://geomarketing.hypotheses.org))

## CARACTÈRES GÉNÉRAUX

Le mot de « chaussée » renvoie dans les dictionnaires de langue française à la « partie souvent bombée par opposition aux bas-côtés, d'une route et, par extension, d'une rue réservée à la circulation des véhicules ». La chaussée, comme typologie de voirie interurbaine et comme terme générique, à savoir comme « rue (importante) qui part vers une autre localité » est, dans la langue actuelle, un belgicisme<sup>2</sup> (voir encadré). Hormis ce terme générique et le revêtement d'origine, le pavé, la fréquence et la récurrence de certains attributs amènent à distinguer les chaussées en tant que catégorie particulière de voie urbaine. La longueur de leur tracé, l'aspect hybride de ce dernier, sinueux ou rectiligne, sont fondamentaux : en région bruxelloise, les chaussées se mêlent et se confondent en effet souvent aux anciens tracés des « chemins » médiévaux, aux portes de la ville ancienne ou des anciens hameaux. La superposition de styles et de gabarits, les reculs d'alignement et les décrochages (ruptures dans la continuité du bâti) donnent aussi un rythme particulier aux chaussées dont la vitalité est soutenue par une grande mixité d'usages et une certaine permanence des lieux de sociabilité. Enfin, les chaussées les plus importantes sont ponctuées par plusieurs tronçons commerciaux denses.

## PRÉGNANCE TERRITORIALE

Premières pierres du développement territorial de l'agglomération bruxelloise, les chaussées sont admises, par les historiens et géographes, comme l'ossature historique de la croissance de la ville<sup>3</sup>. Ces radiales, ou « lanières faubouriennes<sup>4</sup> » qui ont d'abord assuré un lien entre les villes, puis entre quartiers d'une

même ville, sont à mi-chemin entre la route, fonction première, et la rue, qui renvoie à des attributs propres à la ville : le développement de l'habitat et l'installation d'entreprises caractérisent cette dernière évolution. Les chaussées n'émanent donc pas de grands projets d'embellissement et préexistent, pour la grande majorité d'entre elles, aux divers plans d'extension de la ville qui ont dû « faire avec ». Si ce constat peut expliquer le relatif désintérêt pour ces axes historiques en tant que patrimoine urbain, il doit aussi être questionné au regard du rôle de génération de la ville qu'on leur reconnaît par ailleurs.

La notion de transect est intéressante à mobiliser comme grille de lecture de cette évolution de la croissance de la ville-région. Le décodage de l'évolution de la ville via l'observation des profils urbains des chaussées, dans toute leur linéarité, est potentiellement très riche pour comprendre et apprécier l'héritage historique qu'elles recouvrent. Une des caractéristiques du transect des chaussées est que plus l'on s'éloigne de la

première couronne, plus l'on croise des traces anciennes du bâti rural (des hameaux autrefois en périphérie), qui côtoient un héritage urbanistique beaucoup plus récent. Les formes urbaines sont aussi multiples : des anciens logements ouvriers développés en bordure des chaussées et en intérieur d'îlot, aux entrepôts industriels du tournant du siècle, jusqu'aux petits immeubles de logements Art Déco.

## ENJEUX HISTORIQUES DE MOBILITÉ

L'analyse comparée du développement des chaussées et des transports qu'elles accueillent mériterait une étude méthodologique minutieuse. Certains constats peuvent d'ores et déjà être résumés.

### Le chemin de fer

Il est un épisode de l'histoire de la mobilité bruxelloise qui a directement bouleversé l'usage des chaussées, au moment de leur urbanisation. Il s'agit de l'arrivée d'un concurrent de taille pour la circulation entre les villes : le chemin de fer. Si dans les années



Fig. 2

La chaussée de Louvain encore pittoresque encadrée d'arbres dans les années 1930. Vue prise à l'angle de la rue Georges de Lombaerde (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



**Fig. 3**  
Chaussée de Waterloo vers 1900 (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



**Fig. 4a**  
Ancien dépôt de tram, chaussée d'Anvers n°s 208-210, reconverti en centre culturel en 2016 (© urban.brussels).



**Fig. 4b**  
Ancien dépôt de tram chaussée de Haecht (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



**Fig. 4c**  
Ancien dépôt de tram, chaussée de Mons, n° 1179 en 2015 (© urban.brussels).



**Fig. 4d**  
Ancien dépôt chaussée de Haecht, n° 327, à Schaerbeek (© urban.brussels).

1840 les chaussées sont, dans leur rôle de liaison interurbaine, effectivement concurrencées par l'avènement du train, la croissance démographique et un essor industriel de premier plan favorisent par ailleurs le développement d'activités le long de ces axes. Les chaussées s'inscrivent alors dans une autre temporalité, et dans un autre rapport à l'espace, intrinsèquement urbain : elles offrent d'autres services, desservent plus de lieux et l'habitat s'y développe. Par exemple, l'évolution de la chaussée de Louvain, qui reste très fréquentée après la mise en service du chemin de fer en 1866 ; lieu de promenade, elle accueille en 1885-90 sur l'un de ses bas-côtés une piste cyclable en cendrée. Au cours du temps, ces transformations ont profondément

altéré l'aspect jadis « si pittoresque de la grand-route »<sup>5</sup> (fig. 2). En outre, certaines chaussées, plus que d'autres, ont littéralement été fracturées par le chemin de fer.

### Le réseau vicinal

Bien qu'un service d'omnibus se développe dès les années 1830, ce n'est qu'à partir des années 1870 qu'un réel réseau est mis en place. Il assure un lien entre le centre et les faubourgs de plus en plus habités, en tirant profit des voies robustes et fréquentées que sont les chaussées. De fait, le réseau est à cette époque essentiellement radial et les liens inter-faubourgs presque inexistant. Un demi-siècle après la violente concurrence du chemin de fer, la naissance

de la Société nationale de chemins de fer vicinaux, en 1884, puis, dans un second temps le développement à partir de Bruxelles du réseau de trams vicinaux électrifié, redonne de la vigueur à quelques chaussées radiales dans leur rôle interurbain et interrégional (fig. 3). Les vicinaux ont incontestablement apporté une nouvelle lisibilité et visibilité aux chaussées, jusqu'à la généralisation de l'autobus dans les années 1960 (les lignes des Tramways bruxellois ont été, quant à elles, plus directement liées aux projets d'embellissement et aux nouveaux axes modernes de la ville).

Les trams ont d'ailleurs laissé d'importants témoins de leur histoire sur



**Fig. 5**  
Station essence, chaussée d'Alsemberg [A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels].



**Fig. 6**  
Emprise de la voiture, chaussée de Louvain (© urban.brussels).



**Fig. 7a**  
Piétons et trams sur la chaussée d'Ixelles vers 1900 (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



**Fig. 7b**  
La chaussée d'Ixelles réaménagée en espace partagé (© Bruxelles Mobilité\_A2pix/F.Blaise).

## LES CHAUSSÉES : UNE INVITATION À LA PROMENADE ?

Difficile de nos jours d'imaginer flâner sur les chaussées bruxelloises. Les chaussées se sont pourtant prêtées autrefois à des moments de détente, de dépaysement et de divertissement, que ce soit dans leurs parties les plus urbanisées ou celles encore rurales. Se plonger dans les guides des environs de Bruxelles des années 1910-1930 offre à cet égard de précieuses indications. Nombreux sont les itinéraires qui longent les chaussées (ces parcours pourraient faire l'objet de randonnées actualisées, un siècle plus tard).

Le *Guide historique et descriptif des environs de Bruxelles* d'Arthur Cosyn, de 1925, qui a pour particularité de concevoir les excursions à partir des routes, principalement autour des chaussées (presque toutes les chaussées actuelles sont citées), est particulièrement riche d'informations pour comprendre l'aspect de ces artères au début du XX<sup>e</sup> siècle. Les descriptions apportent des indications sur la qualité des routes, leur accessibilité et praticabilité. Les itinéraires n<sup>os</sup> 7, 12, 20, 26, 34, 43, 49, 53, 65 concernant les chaussées de Merchtem, de Gand, de Ninove, de Mons, d'Alsemberg, de La Hulpe, de Wavre, de Tervueren et de Haecht sont assez précis. Les chaussées semblent, dans les années 1920, être constituées de bonnes voies cyclables, sont très bien exploitées par les trams (fréquence et temps de parcours remarquables), et elles sont, dans leur grande majorité, dotées d'un « bon pavé » !

La saturation actuelle des chaussées radiales les plus importantes de Bruxelles est bien loin de la cohabitation trams/piétons/cyclistes que l'on découvre en parcourant l'ouvrage et qui a semblé globalement bien fonctionner des années 1890 jusqu'aux années 1950. Retenons aussi du succès notable de ces guides, d'une part l'étonnante décentralisation de cette pratique touristique qui invite à découvrir toute la région bruxelloise et sa périphérie (certes plus rurale et pittoresque à l'époque) et, d'autre part, leur visée locale, s'adressant surtout à des Bruxellois.



Quelques chaussées vers 1900 (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



**Fig. 8a**  
Le restaurant le Misverstand sur la chaussée d'Alseberg aujourd'hui (A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels).



**Fig. 8b**  
L'auberge de la Petite Espinette autrefois chaussée de Waterloo, aux confins d'Uccle, (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



**Fig. 9a**  
Anciens cafés, chaussée d'Alseberg (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



**Fig. 9b**  
Ancien café transformé en agence bancaire (A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels).

les chaussées : les anciens dépôts (fig. 4a, b, c, d) de même que les aubettes historiques. En outre, les transports collectifs ont engendré ou accentué une vitalité commerciale des chaussées, sur laquelle nous reviendrons. Ils ont aussi favorisé l'émergence de fonctions de divertissement sur ces artères, jusqu'aux confins de l'agglomération.

### Aménagements routiers

Dès le XX<sup>e</sup> siècle, le développement automobile met les chaussées sous pression en intensifiant le

trafic. Ce nouveau mode de transport a aussi marqué le paysage urbain des chaussées par la multiplication des carrosseries et des stations-essence, des implantations nouvelles parfois destructrices de patrimoine et en rupture nette avec le bâti existant (fig. 5). L'arrivée de la voiture et l'emprise de cette dernière sur les chaussées ont changé le rapport de force entre les différents usages sur ces axes, sans apporter de réelle plus-value à la vitalité des chaussées (fig. 6).

Malgré cela, la question de la fluidité du trafic reste prédominante dans le discours, en attestent les propositions de mise à sens unique de certaines chaussées<sup>6</sup>. L'organisation et la régulation du trafic doivent cependant prendre en compte les autres usages de la chaussée et son environnement bâti. La cohabitation entre les divers modes de déplacement est aussi importante que celle qui doit exister entre les déplacements et les activités établies le long des chaussées (fig. 7a-7b).



Fig. 10  
Ancien cinéma chaussée de Gand, n°42-46. Sa façade est inscrite sur la liste de sauvegarde (© urban.brussels).

## L'HÉRITAGE URBAIN ENTRE FONCTIONS D'HIER ET D'AUJOURD'HUI

S'attarder sur les imperfections de l'héritage urbain est une démarche dont l'intérêt a déjà été démontré. À cet égard, parcourir les chaussées est certainement riche d'enseignement<sup>7</sup>. Le promeneur-observateur qui s'y aventure se trouve confronté à des « décalages généralisés », des contrastes et à « la multitude d'additions et de substitutions successives ». Bien qu'elles ne reflètent

pas une prétention créatrice, il est cependant possible de mettre en exergue un système de développement qui est propre et commun aux chaussées. Leur paysage urbain, qui découle de la progressivité de son urbanisation sur une étonnante longueur, se répète en effet d'une artère à une autre et les chaussées forment, de fait, des ensembles linéaires.

Le réseau viaire résiste généralement aux transformations de la ville et survit aux fonctions qui lui ont été associées dans le passé. Suivant l'ap-

proche de Lacour<sup>8</sup>, le réseau viaire trouverait une pérennité dans le renouvellement de son usage et donc de ses fonctions. C'est en partant des chaussées comme lieu d'échange et de vie que l'on peut aujourd'hui s'attarder sur leur mixité fonctionnelle si caractéristique, et intimement liée à l'essence de la ville.

Nombreux sont les lieux de sociabilité, de repos et d'animation établis le long des chaussées. Bien avant leur urbanisation, les chaussées étaient ponctuées d'auberges, relais, tavernes... pour faire étape : des fermes jusqu'aux hôtels qui, au début du XX<sup>e</sup> siècle, ont pris place à la périphérie de l'agglomération. Il subsiste encore quelques traces des fermes-auberges, souvent reconverties en restaurants. Ces lieux, remontant parfois à la fin du XVII<sup>e</sup> siècle, fort présents aux limites de la Région, marquent la profondeur historique des chaussées, et rappellent le passé rural (fig. 8a, b). Au tournant du XIX<sup>e</sup> siècle, on y comptait de nombreux estaminets sur les chaussées. En 1914, on recensait une cinquantaine de cafés sur la chaussée de Jette. Si beaucoup de cafés existent encore le long des chaussées (fig. 9a), et de manière assez systématique aux carrefours, nombre d'entre eux ont été remplacés par des enseignes de proximité de la grande distribution ou encore des agences bancaires (fig. 9b).

Pas moins de trente-cinq cinémas ont été établis, en dehors du Pentagone<sup>9</sup>. Ils ont ainsi, un temps, conféré à la chaussée de Gand, une identité toute particulière (fig. 10). Notons que la question de la réaffectation de ce patrimoine bâti est régulièrement soulevée : en témoigne actuellement le projet de réaffectation de l'ancien cinéma Élite, chaussée de Haecht, pour la création d'un nouvel équipement public à réaliser dans le cadre d'un contrat de quartier.

## DYNAMISME COMMERCIAL ET PRODUCTION INDUSTRIELLE

Malgré la pérennité de la fonction commerciale, la redynamisation des petits commerces de proximité et des lieux de production le long des chaussées est un des autres enjeux récurrents. La carte de la Région illustrant la localisation des commerces (voir fig. 1a) confirme l'importance de cette fonction pour l'identité de ces artères<sup>10</sup>. Elle illustre aussi les variations de densité des commerces, plus prégnante autour des noyaux villageois historiques. Ailleurs, les parties les plus clairsemées sont régulièrement ponctuées de commerces liés à la voiture (stations-services, accessoires auto-moto, ventes de voiture...), de commerces ayant besoin d'une superficie importante (meubles, literies...) ainsi que de commerces ayant « besoin de visibilité et [qui] répondent à des besoins de dépannage » (restaurants, night-shops, cordonneries-serrureries, blanchisseries).

L'adaptabilité des cellules commerciales, peu standardisées et diversifiées, est une caractéristique importante des chaussées et il faut souligner une résilience dans la reconversion et la réaffectation des lieux sur les chaussées, objets d'un renouvellement perpétuel<sup>11</sup>. Le contexte de mixité de fonctions et la cohabitation avec le logement favorisent cette diversité répondant aux besoins des habitants : des grandes surfaces aux commerces de proximité, des chaînes aux artisans...

Un grand nombre de devantures commerciales historiques participent sur certains tronçons à une cohérence patrimoniale par une continuité visuelle. Un inventaire de ces enfilades de devantures contribuerait à la reconnaissance patrimoniale de la fonction commerciale en



Fig. 11a

Devantures de commerce, chaussée de Waterloo (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



Fig. 11b

Devantures de commerce chaussée de Louvain en 1992 (© urban.brussels).



Fig. 11c

Devantures de commerce chaussée de Wavre (A. de Ville de Goyet © urban.brussels).



**Fig. 12**  
Un témoin de l'architecture industrielle, encore présent, chaussée de Louvain, 700 (1980 © Fondation CIVA Stichting Brussels).



**Fig. 13a**  
Un ancien garage de voiture reconverti en salle de fitness, 396 chaussée d'Alseberg (A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels).



**Fig. 13b**  
La même situation en 1980 (© Fondation CIVA Stichting Brussels).

tant qu'héritage urbain des chaussées (fig. 11a, b, c).

Une attention particulière doit également être portée sur le patrimoine industriel. L'inventaire de l'architec-

ture industrielle de 1980 a recensé un grand nombre de bâtiments. Si certains participent encore aujourd'hui à l'identité des chaussées, nombre d'entre eux ont cependant disparu, notamment aux abords

de la périphérie ou dans des zones moins accessibles à pied (fig. 12). La perte d'identité urbaine sur certains tronçons où les aménagements autoroutiers ont anéanti la profondeur historique des lieux est frappante.

Parallèlement, on remarquera aussi que certains types de commerces de grande superficie ont sauvé, du moins en façade, un certain nombre de bâtiments industriels : en marge des ateliers industriels souvent transformés en carrosseries, nous pensons à la multiplication des salles de sport *Basic Fit* ou encore aux supermarchés *Aldi*, deux enseignes que l'on retrouve aujourd'hui presque systématiquement sur les chaussées (fig. 13a, b).

Des recherches ont insisté sur l'importance de préserver des lieux de production en ville, et de maintenir cette fonction historique sur les chaussées<sup>12</sup>, dont celles de l'Atelier « Productive BXL » qui a pensé un projet d'« armature de chaussées productives » en partant du constat suivant : « Malgré le déclin des activités industrielles dans les parties de la ville historique, ce sont les chaussées, ainsi que la zone du Canal qui maintiennent l'ADN de la ville productive. Si, après le déclin de la qualité de l'espace public, l'espace productif disparaît avec lui de cette épine dorsale, il ne nous reste plus qu'un espace collectif évidé, qui ne fait plus qu'assurer le flux de circulation, sans être lui-même encore une destination. »

### PROMOTION IMMOBILIÈRE SUR LES CHAUSSÉES

D'un point de vue social, même dans les communes les plus riches, les chaussées reflètent une grande mixité<sup>13</sup>. Des recherches sur le développement des projets de logements à Bruxelles ont aussi montré que les chaussées concentrent, au même titre que la zone du canal, des terrains convoités par les promoteurs<sup>14</sup> dont les projets portent souvent atteinte à la préservation et à la bonne intégration du patrimoine historique, rarement protégé sur ces artères.

L'inventaire du patrimoine devrait être exploité davantage dans le sens d'une conservation lors de l'instruction des permis d'urbanisme. De même, des critères de densification des parcelles historiques devraient être établis, quand celle-ci s'opère en lieu et place de bâtiments anciens. Il faut remarquer que si, dans certaines communes, les comités de quartier sont très outillés pour se mobiliser contre un projet immobilier reposant sur la démolition du bâti existant, d'autres projets dans des quartiers plus populaires (et plus denses), ou bien plus excentrés et moins visibles, ne font pas l'objet d'une telle remise en cause publique, et les démolitions défraient moins la chronique.

### CONSERVATION INTÉGRÉE DES AMÉNAGEMENTS FUTURS

La désaffection contemporaine des chaussées principalement liée à l'encombrement automobile, a donné naissance, dans les années 1990, à diverses réflexions et à des concepts tels que les « contrats de chaussée » ou encore les « logiques de chaussée »<sup>15</sup>. Aucun de ces projets n'a réellement débouché sur une vision globale et une approche systématique des chaussées à l'échelle régionale. Ces notions ont d'ailleurs finalement été peu implémentées dans les plans communaux ou régionaux. Aujourd'hui, les chaussées, comme ossature de la ville, sont intégrées dans le Plan régional de Développement durable, dans un concept plus large de « réseau d'axes structurants patrimoniaux », « auxquels il faut donner une nouvelle valeur qualitative par une attention particulière aux interventions contemporaines à concevoir en lien avec la topographie et l'histoire de ces lieux. » Cette attention, qu'il faut relever comme une avancée dans

la reconnaissance patrimoniale des chaussées, reste assez limitée et doit être précisée, pour devenir un véritable levier d'aménagement.

Les chaussées sont aussi (assez succinctement) mentionnées dans le projet de Plan régional de Mobilité *Good Move*. Partant du constat qu'une grande partie du réseau du transport public de surface se dégrade, l'amélioration proposée consiste en « la mise en œuvre de la spécialisation des voiries et la réduction de la fonction "trafic" d'une grande partie du réseau, et notamment sur une série de chaussées historiques : chaussée de Charleroi, de Wavre, de Gand, etc »<sup>16</sup>.

Réaffirmer l'importance et reconnaître les qualités de ces axes, et leur apport pour la ville-région, doit permettre de s'émanciper des visions purement fonctionnalistes ou sectorielles : organisation des déplacements, appropriation des espaces publics, revitalisation commerciale, connaissance patrimoniale et rénovation du bâti sont trop intimement liées pour les dissocier dans différents plans. Reconnaître leur profondeur historique ainsi que la richesse typologique du bâti, comprendre la pluralité des usages qu'elles accueillent, ainsi que constater leur importante capacité de résilience et de renouvellement à travers le temps, sont autant de pistes pour accompagner l'évolution de ces « axes structurants » vers des aménagements qui recréent du lien, tant entre les quartiers qu'ils traversent qu'entre les fonctions qui s'y déploient.

### DE NOUVELLES PISTES D'APPROCHE

Toute ville ayant ses propres spécificités, il est intéressant de se référer à l'importante littérature produite en

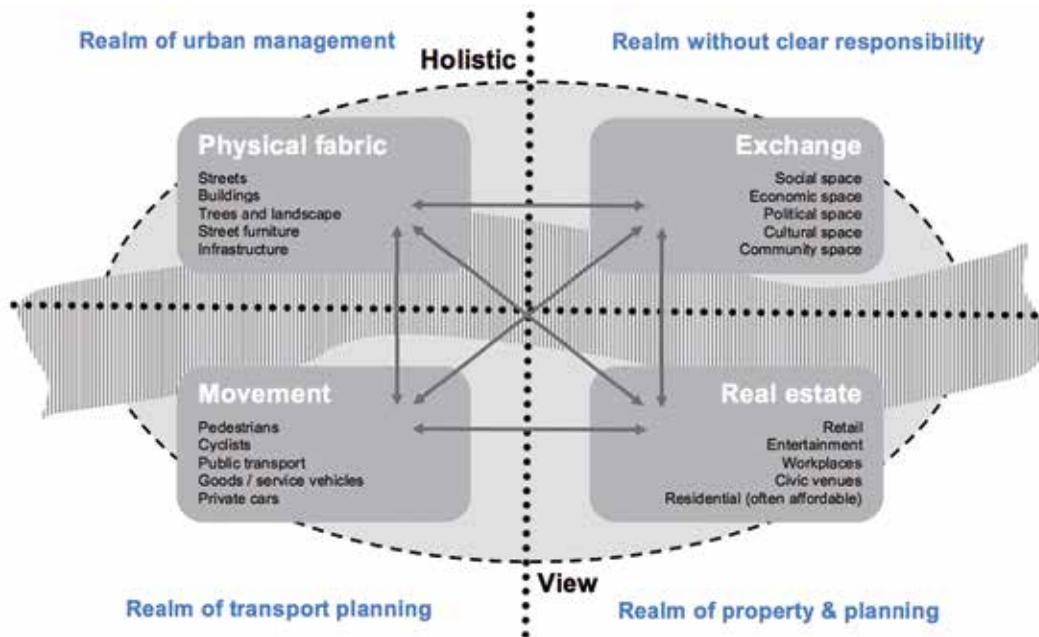


Fig. 14

Le cadre analytique des *high streets* anglaises proposé par Matthew Carmona [CARMONA, *op. cit.*, p. 144] rejoint un certain nombre de constats concernant les chaussées bruxelloises. Ce schéma entend montrer qu'il faut réconcilier les impératifs de déplacements et d'échanges au sein du tissu urbain spécifique et complexe que sont les *high streets*, tout en prenant en considération un marché immobilier viable.

Angleterre sur la typologie des *high streets* ou *high roads*. Cette première oscillation entre la rue et la route propre à cette catégorie de voie renvoie à la même concurrence rue/route évoquée plus haut pour les chaussées bruxelloises, entre autres parce que ces rues anglaises ont quelque peu subi la même trajectoire historique<sup>17</sup>. La lecture de l'étude *London's local high streets : The problems, potential and complexities of mixed street corridors* de Matthew Carmona offre une panoplie de références, réflexions, et propositions de travail qui trouvent facilement un écho sur le terrain bruxellois. L'idée n'est pas de transposer les pistes de solution proposées pour le territoire londonien, mais de reprendre la grille d'analyse utilisée. Bien que les densités d'habitants, de commerces, d'activités soient d'une autre échelle, certains

constats tendent à inclure Bruxelles dans la même catégorie de villes que Londres dont les *high streets* sont également définies comme des lieux centraux non planifiés marqués par les rôles antagonistes de concentration d'activités (commerciales, communautaires...) d'une part, et d'autre part de route pour le trafic de transit. Un autre constat anglais est celui du désintérêt des aménageurs et des responsables politiques vis-à-vis d'artères qui restent pourtant au cœur de la fabrique urbaine contemporaine, grâce à leur adaptabilité, leur résilience et à une certaine spontanéité de développement. Des études de ce type pourraient judicieusement trouver une application à Bruxelles, pour remettre la richesse des chaussées bruxelloises à l'agenda de la politique de la ville et du développement territorial. (fig. 14)

Les chaussées méritent effectivement une vision urbanistique régionale, au service de la ville habitée, qui reposerait tout d'abord sur une reconnaissance patrimoniale de ces artères en tant que *lieu* urbain et non pas seulement en tant qu'axe de circulation, quand bien même cette fonction reste historique. Cette ambition nécessite préalablement un inventaire actualisé de ses ressources patrimoniales, mais aussi un relevé des zones les plus caractéristiques et les plus aptes à recréer du lien, fonction première des chaussées. Les concepts de « ville reliante », ou encore de ville « résiliente » (termes employés souvent de manière trop abstraite dans les discours contemporains) ne trouveraient-ils pas une incarnation particulièrement tangible le long des chaussées qui traversent toute notre Région ?

## NOTES

1. DEMANET, M. et MAJOT, J.-P., *Manuel des espaces publics bruxellois*, Région de Bruxelles-Capitale, IRIS Éditions, 1995.
2. LÉBOUC, G., *Dictionnaire des belgicisms*, Racine, Lannoo, 2006.
3. Voir notamment JACQUEMYNS, G., *Histoire contemporaine du Grand Bruxelles*, Vanderlinden, 1936 et LACOUR, M., *Morphologie urbaine à Bruxelles*, Centre d'Étude, de Recherche et d'Action en Architecture, Bruxelles, 1987 : voir la seconde partie de l'ouvrage (consacrée à l'étude de la structure urbaine de la ville).
4. Pour reprendre la terminologie développée par Michael Darin dans son ouvrage *La Comédie urbaine - Voir la ville autrement*, Éd. Infolio, 2009.
5. BERRÉ, A., *Histoire de la chaussée de Louvain : aide-mémoire à l'usage des élèves de l'École Normale et du personnel enseignant communal de Schaerbeek*, 1972, École Normale de Schaerbeek.
6. « Mettre les chaussées à sens unique pour booster la mobilité bruxelloise ? » article de la RTBF du 4 décembre 2013. En projet aujourd'hui : la mise en sens unique de la chaussée de Boondael annoncée par la Commune d'Ixelles le 13 septembre 2019 dans la presse ou encore la mise en sens unique de la chaussée de Neerstalle, dont une phase test était prévue en octobre 2019, pour améliorer la circulation des trams.
7. Voir DARIN, *op. cit.*, livre 6,
8. LACOUR, M., *op. cit.*, p. 135.
9. BIVER, I., *Cinéma de Bruxelles. Portraits et destins*, CFC-Éditions, 2009.
10. GRIMMEAU, J.P. et WAYENS, B., « Le commerce à Bruxelles et l'évolution de la ville », in RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, *Commerce et négoce*, Édition Mardaga, 2003 ; GRIMMEAU, J.P. et WAYENS, B., « Les causes de la disparition des petits commerces (1945-2015) », *Courrier hebdomadaire du CRISP*, 2016/16 (n°s 2301-2302), p. 5-114. DOI : 10.3917/cris.2301.0005. URL : <https://www.cairn.info/revue-courrier-hebdomadaire-du-crisp-2016-16-page-5.htm>
11. *Ibidem*.
12. Atelier PRODUCTIVE BXL (un projet commun du BRAL, du *Bond Beter Leefmilieu-BBL* et d'*Architecture Workroom Brussels*), p. 49 de la publication *Comment Bruxelles et la périphérie peuvent-elles partager des gains communs ?*

Voir chapitre « avenues productives » (2014). [http://www.architectureworkroom.eu/documents/AWB\\_Productive\\_BXL\\_lr.pdf](http://www.architectureworkroom.eu/documents/AWB_Productive_BXL_lr.pdf)

13. Voir série de publications « Zoom sur les communes » de l'IBSA. <http://ibsa.brussels/fichiers/publications/bru19/Uccle.pdf>
14. ANANIAN, P., *La production résidentielle comme levier de la régénération urbaine à Bruxelles*, Presses Universitaires de Louvain, 2010.
15. Plan communal de Développement de la Ville de Bruxelles de 2002.
16. Version du projet de Plan régional de Mobilité *Good Move* approuvée en première lecture par le gouvernement le 4 avril 2019.
17. CARMONA, M., *London's local high streets : The problems, potential and complexities of mixed street corridors*, *Progress in Planning*, Volume 100, August 2015. Cette étude disponible en ligne est résumée dans une vidéo mise en ligne le 2 mai 2019 : « Matthew Carmona, *The problems, potentials and complexities of mixed streets* » <https://www.youtube.com/watch?v=MUEh3wWIHTk>

## HIGH ROADS OF BRUSSELS A landscape and heritage to be rediscovered

Thirty-six roads in the Brussels region bear the name "chaussée" in French and "steenweg" in Dutch (both meaning high road (main road) in English) and account for over 90 kilometres of roads in the regional territory, in all of the municipalities of Brussels. Key to the development of the regional territory, these roads have simultaneously encouraged, followed and been impacted by urban growth in Brussels, by constantly reinventing themselves. However, these centuries-old high roads which reflect a historical depth that is indicative of the region's growth are rarely considered to be of significance in heritage terms. Understanding and appreciating these historic environments which offer a wide variety of building types is a first step in the rehabilitation of these ancient thoroughfares that have become streets, to ensure that, in future developments, their historical value is taken into account. Without intending to be a historical study, this article proposes some avenues for analysis.

## 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