

## BELGIUM

### Le Patrimoine pavé en Belgique

*Le patrimoine pavé des espaces publics est aujourd'hui l'objet de controverse dans l'Europe entière. Il n'est jusqu'aux célèbres sampietrini recouvrant les rues de Rome depuis le XVIII<sup>e</sup> siècle qui ne soient menacés de disparition. Les raisons invoquées pour les remplacer sont le confort, le bruit et – contre toute attente –, le risque des vibrations dues à la circulation automobile pour la conservation des monuments ! (voir Jean-Jacques Bozonnet, journal *Le Monde*, 27.07.05).*

Or, une mise en œuvre soignée, à l'aide de matériaux appropriés, permet d'assurer à la fois un confort de circulation tout à fait normal et de limiter les bruits. Elle offre, en outre, l'avantage de limiter assez naturellement la vitesse du trafic routier sans devoir recourir à des casse-vitesse ou autres subterfuges dont on commence à déchanter aujourd'hui. Quant à la menace que constitueraient les pavés posés de manière traditionnelle pour la conservation du patrimoine bâti, c'est, par contre, une affabulation. En effet, la pose au sable, qui caractérise les voiries pavées anciennes, apporte précisément la garantie d'une grande élasticité permettant d'absorber les chocs du charroi et de ne pas les transmettre aux constructions voisines (comme c'est le cas des recouvrements actuels, placés sur fondations en béton).

En Belgique, comme dans beaucoup d'autres pays, on assiste depuis une quinzaine d'années à des réaménagements profonds de voiries et de places pavées dans certains centres historiques protégés. Mais, ces réalisations ne s'inscrivent malheureusement ni dans la continuation d'une tradition, ni dans la préservation d'un savoir-faire. Or, la dimension patrimoniale des pavés réside tant dans leur mise en œuvre que dans la nature du matériau utilisé et dans ses dimensions. Celles-ci diffèrent évidemment de région à région et de ville en ville. En Belgique, force est de constater que le pavé, qui a fait la renommée du pays dans le monde entier pendant plus d'un siècle, est occupé à disparaître petit à petit. Après avoir exporté leurs pavés jusqu'en Chine et en Russie, les grandes carrières belges (Lessines, Quenast, etc.) se sont progressivement orientées vers la production de « concassés » pour les routes et, devant la concurrence étrangère, ont réduit leur production de pavés au strict minimum. Les pavés traditionnels, en grès ou en porphyre, sont de moins en moins fabriqués. Ils sont remplacés par des pavés de dimensions similaires, mais dont les constituants n'ont ni la même résistance, ni la même longévité, ni le même aspect, ni la même couleur. Les mises en œuvre ont également évolué vers la généralisation de coffrages de voiries en béton, participant de manière dramatique à l'imperméabilisation des sols. Cette évolution est aujourd'hui à l'origine de la disparition définitive des voiries pavées que, jusqu'ici, on s'était simplement contenté de recouvrir d'asphalte.

Depuis le XIX<sup>e</sup> siècle, les places et les rues pavées font partie intégrante du patrimoine urbain des villes anciennes de Belgique, aussi bien dans les centres historiques que dans les quartiers industriels. En renforçant la lisibilité de la trame urbaine, elles constituent un élément déterminant du réseau viaire de quartiers entiers de cités comme Bruxelles, Anvers, Gand, Liège, Mons, etc. Elles expriment une continuité dans l'utilisation des espaces publics à travers le temps, enracinant la mémoire collective des lieux et soulignant leur identité. Dans les quartiers dont le patrimoine monu-



Pavés en granit. Pose traditionnelle jointive en quinconce (place des Palais à Bruxelles – en arrière plan le Palais Royal)

Pavés en granit. Pose traditionnelle jointive en quinconce (Grand-Place de Bruxelles)



mental est modeste, elles incarnent un élément significatif de la cohésion du paysage urbain.

Par ailleurs, contrairement à de nombreux autres revêtements de voirie, ce matériau s'inscrit parfaitement dans l'objectif de développement durable, jouant un rôle important dans l'écosystème de la ville et la préservation des ressources naturelles.

La longévité des pavés est pratiquement illimitée, ils sont réutilisables et se prêtent à une gestion de stocks ; leur mise en œuvre permet des interventions ponctuelles (pose de canalisations diverses) et des réparations aisées sans mobiliser de grands moyens. Les surfaces pavées de matériaux naturels posés de manière traditionnelle agissent comme un système de collecteurs à petite échelle, réduisant les surcharges brusques dans les systèmes d'égouttage et les risques d'inondations par pluie d'orage. Leur perméabilité et leur inertie propres (comparées au béton et surtout à l'asphalte) jouent un rôle de régulateur thermique non négligeable des micro-climats urbains en assurant un rafraîchissement naturel en été et en conservant la chaleur plus longtemps en hiver. Les résultats de l'expérience menée par le Belgian Road Research Centre (BRRC) pendant deux ans sont à cet égard, éloquentes. Après avoir mesuré pour 10 échantillons de revêtements de sol différents, minute par minute, l'hygrométrie du sol sous les fondations, et les températures de l'air, de surface et à 22 cm de profondeur, il apparaît que tous les revêtements de sol augmentent la  $t^\circ$  de l'air lorsqu'il fait chaud et la refroidissent quand il fait froid, sauf le gazon et la dolomie. Mais de tous les matériaux, l'asphalte est le pire. À titre d'exemple, et sachant que la  $t^\circ$  de confort du piéton équivaut à la moyenne entre la  $t^\circ$  de l'air et celle qui rayonne des surfaces environnantes, la mesure prise le 20/6/2007 peu après midi indique une  $t^\circ$  de l'air de  $24^\circ$  et une  $t^\circ$  du sol en asphalte de  $52^\circ$ , donnant pour le piéton une température avoisinant les  $40^\circ$ , ce qui constitue un réel sentiment d'inconfort. Sachant qu'il faut trois fois plus d'énergie pour fabriquer une frigorie qu'une calorie, l'expérience permet d'évaluer que chaque remplacement d'1 ha de pavés par 1 ha d'asphalte équivaut à l'émission de 160 tonnes  $\frac{1}{2}$  de  $CO_2$  supplémentaires dans l'atmosphère (durant le seul moi de juin 2007) pour contrer le sentiment d'inconfort par des conditionnements d'air. Or, 1 ha représente la superficie carrossable d'une rue moyenne de 12 m de large et d'environ 800 m de long. À l'échelle d'un quartier, le recours aux pavés en remplacement de voiries asphaltées permettrait des économies substantielles !

Si le pavé traditionnel ne constitue pas une panacée et s'il peut présenter l'inconvénient de provoquer un bruit de roulement parfois gênant sur les axes de circulation rapide, il faut souligner que cette nuisance pourrait être valablement diminuée grâce à un entretien régulier des voiries et un mode de pose adéquat. En effet, la pose actuelle, sur fondation rigide plutôt que sur fondement élastique, a pour conséquence d'amplifier les bruits et de reporter directement les vibrations de la circulation sur les constructions riveraines. En outre, le renouvellement des fondations en béton est coûteux, pénalisant et polluant pour l'environnement vu la durée des chantiers et l'importance du charroi qu'ils engendrent.

Par contre, un réel confort d'utilisation est assuré lorsque les pavés sont correctement posés et entretenus. Le choix du pavé (pavés d'échantillon, pavés platines, pavés mosaïques, pavés en porphyre, en granit, etc.) doit être opéré en fonction de l'usage et de la localisation. La pose traditionnelle sur lit de sable avec joints serrés au sable – et non pas à l'aide de ciment – garantit une élasticité absorbant chocs et vibration. Sur les grands axes de circulation, le jointolement à l'aide d'un mélange de sable et de bitume permet de réduire le bruit et d'augmenter le confort. Le placement correct empêche les pavés de basculer ou de pivoter, et de créer des



Pavés en granit. Pose traditionnelle jointive en quinconce –  
Détail (Grand-Place de Bruxelles)



Pavés en porphyre. Pose traditionnelle jointive en quinconce, contreboutée par des bordures en pierre bleue (avenue du Port à Bruxelles, vaste artère industrielle du quartier maritime résistant depuis plus de 100 ans à un important charroi quotidien, mais non entretenue depuis plus de 30 ans)

Pavés en grès posés en éventail (place Poelaert à Bruxelles)





reliefs inconfortables aux piétons ainsi qu'aux cyclistes, accentuant d'autant le bruit. La pose traditionnelle de pavés contrebutés par des bordures en pierre bleue (appelée aussi petit granit en Belgique) exige un réel savoir-faire qui tend pourtant à disparaître. En le remettant à l'honneur, on contribuera à la fois à préserver le caractère de la ville et à ouvrir de nouvelles perspectives professionnelles dans un secteur spécialisé.

Le patrimoine pavé constitue un élément essentiel du paysage urbain des villes de Belgique dont il est plus qu'urgent d'arrêter le processus de démantèlement actuel, alors qu'on sait que les pavés anciens sont réutilisés avec profit par les entreprises de démolitions pour les aménagements des abords de pavillons dans les lotissements. Il est donc indispensable de protéger les pavés là où ils existent toujours (y compris sous l'asphalte), de les restaurer, et de promouvoir leur réutilisation dans les revêtements de voirie non seulement pour des motifs d'ordre historique et esthétique, mais également écologique – régulation des microclimats urbains, perméabilité des sols – autant de caractéristiques qui s'inscrivent dans la réflexion sur le développement durable.

ICOMOS Belgium,  
Secrétariat de l'ICOMOS Wallonie-Bruxelles  
BP 132  
7190 Ecaussinnes  
[icomos.walloniebruxelles@skynet.be](mailto:icomos.walloniebruxelles@skynet.be)

Pavés en grès posés en éventail –  
Détail (place Poelaert à Bruxelles)