Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering

Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale

– BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE BESCHERMING ALS MONUMENT VAN DE BRUG GELEGEN KROONLAAN EN GRAYSTRAAT TE ELSENE

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening, artikels 226, 228;

Gelet op het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 24 april 2014 houdende instelling van de procedure tot bescherming als monument van de brug gelegen Kroonlaan en Graystraat te Elsene;

Overwegende dat het college van burgemeester en schepenen van de gemeente Elsene een gunstig advies heeft uitgebracht op 30 juni 2014 binnen de termijn opgelegd in artikel 224 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening;

Overwegende dat de eigenaar, het Brussels Gewest, geen opmerkingen heeft meegedeeld in toepassing van het artikel 223§1 van het Brussels Wetboek Ruimtelijke ordening;

Gelet op het gunstig advies van de Koninklijke Commissie voor Monumenten en Landschappen uitgebracht op 1 oktober 2014;

Op de voordracht van de Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Na beraadslaging,

Besluit :

Artikel 1 – Wordt beschermd als monument de brug gelegen Kroonlaan en Graystraat te Elsene wegens zijn historische, esthetische en technische waarde zoals nader bepaald in bijlage I gevoegd bij dit besluit. Het goed is bekend ten kadaster te Elsene, 3de afdeling, sectie A, 1ste blad en 3de afdeling, sectie C, 1ste blad, zonder kadasternummer (openbare ruimte).

De afbakening van het monument is weergegeven op de plannen in bijlage II van het huidige besluit.

– ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE CLASSANT COMME MONUMENT LE PONT SIS AVENUE DE LA COURONNE ET RUE GRAY A IXELLES

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale ;

Vu le Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire, articles 226, 228 ;

Vu l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 24 avril 2014 entamant la procédure de classement comme monument du pont sis avenue de la Couronne et rue Gray à Ixelles;

Considérant que le collège des bourgmestre et échevins de la commune d'Ixelles a émis un avis favorable le 30 juin 2014 dans le délai prévu par l'article 224 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire ;

Vu que le propriétaire, la Région bruxelloise, n'a pas émis de remarques en application de l'article 223§1 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire ;

Vu l'avis favorable de la Commission royale des monuments et des sites émis le 1er octobre 2014;

Sur proposition du Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Après délibération,

Arrête :

Article 1er – Est classé comme monument le pont sis avenue de la Couronne et rue Gray à Ixelles en raison de son intérêt historique, esthétique et technique précisé dans l'annexe I du présent arrêté. Le bien est connu au cadastre d'Ixelles, 3ème division, section A, 1ère feuille et 3ème division, section C, 1ère feuille, sans numéro cadastral (espace public).

La délimitation du monument est reprise sur le plan en annexe II du présent arrêté.

Art. 2. De vrijwaringszone met betrekking tot het in artikel 1 vermelde monument omvat het geheel van de percelen en de wegen, alsook gedeelten van de percelen en de wegen opgenomen in de omtrek zoals afgebakend op het plan in bijlage II van dit besluit.

Art. 3. De minister bevoegd voor de monumenten en landschappen, is belast met de uitvoering van dit besluit.

10 DEC. 2015

Brussel,

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid

Rudi VERVOORT

Art. 2. La zone de protection relative au monument décrit dans l'article 1er comprend l'ensemble des parcelles et des voiries ainsi que les parties de parcelles et de voiries reprises dans le périmètre délimité sur le plan figurant à l'annexe II du présent arrêté.

Art. 3. Le ministre qui a les monuments et sites dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

GOUVERNEMENT DE LA REGION BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING
CHANCELLERIE
Bruxelles
KANSELARIJ

10 DEC. 2015

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
11-12-2015
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI

ANNEXE I A L' ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE CLASSANT COMME MONUMENT LE PONT SIS AVENUE DE LA COURONNE ET RUE GRAY A IXELLES

Référence cadastrale: Ixelles, 3ème division, section A, 1ère feuille et 3ème section C, 1ère feuille, sans numéro cadastral (espace public)

Description sommaire:

Le pont situé avenue de la Couronne à Ixelles surplombe la rue Gray qui passe en dessous beaucoup plus bas à cet endroit. C'est un imposant ouvrage construit en maçonnerie de briques rouges avec une hauteur de 20m, une largeur d'approximativement 16m et une portée relativement faible de 11,30m. Il s'agit d'un pont en arc constitué d'une voûte posée sur deux piédroits. Deux imposants murs en maçonnerie servent de butées à l'arc ainsi que de support au tablier. Les murs de soutènement sont rythmés d'arcades aveugles élancées donnant à la construction un accent décoratif. Le pont est surmonté à la hauteur de l'avenue de la Couronne de deux élégantes balustrades en pierre bleue, scandées de dés, dont huit sont surmontées de candélabres. C'est l'un des ponts en maçonnerie les plus représentatifs construits au cours de la seconde moitié du XIXème siècle en région bruxelloise.

Intérêt présenté par le bien selon les critères définis à l'article 206, 1° du Code bruxellois de l'aménagement du territoire:

Intérêt historique :

Le pont fut déjà imaginé en 1861 par l'inspecteur-voyer Victor Besme. Dans un rapport adressé au gouverneur du Brabant - qui passe pour le premier manifeste de l'urbanisme en région bruxelloise - il recommandait notamment de prolonger la rue du Trône et de lui faire enjamber la vallée sur un viaduc de 20m de hauteur de manière à prolonger le faubourg vers la « Montagne du Cygne ».
Ce prolongement deviendra l'avenue de la Couronne, dont le premier tronçon sera approuvé en 1864 à partir de ancienne place de la Couronne (place Blyckaerts) jusqu'à l'ancien « Zwaenenberg (rue du Germoir). La vallée du Maelbeek empêchait le tracé rectiligne de la nouvelle voirie et la construction d'un viaduc était nécessaire. Il est indiqué en élévation avec un croquis succinct sur le plan « Plan d'alignement pour le prolongement de la rue du Trône expropriant pour cause d'utilité publique les terrains nécessaires à leur exécution », adopté par le conseil communal d'Ixelles le 21 juillet 1863 et 16 avril 1864 et approuvé par arrêté royal du 14 juin 1864. Les travaux seront achevés vers 1880.

Victor Besme (1834 –1904) fut nommé en 1859 inspecteur voyer des faubourgs de Bruxelles par Léopold II, en succédant à Charles Vanderstraeten, une fonction qu'il exercera jusqu'à sa mort en 1904. Sa mission était de promouvoir un développement urbanistique cohérent de la capitale et son agglomération. Il est réputé pour son Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise (1862 et 1866) qui témoigne d'une magistrale vision urbanistique. Ce plan global lui servait d'outil de travail pour décliner toute une série de plans particuliers, dont par exemple l'extension du quartier Louise (1870), les Etangs d'Ixelles et le Jardin du Roi (1873) Le pont de l'avenue de la Couronne témoigne également de son génie.

Le pont est d'intérêt primordial pour le développement urbanistique du côté oriental de l'agglomération bruxelloise. La suppression des barrières d'octroi en 1860 offraient de nouvelles possibilités de communication entre la ville et ses faubourgs. Or, de ce côté du pentagone, l'entaille creusée dans le plateau par le ruisseau du Maelbeek constituait un gros obstacle à l'expansion urbaine. On ne pouvait pas utiliser le site tel qu'il était. Il fallait l'organiser. Victor Besme, architecte et inspecteur voyer de des Faubourgs de Bruxelles, allait s'y employer. En 1861, il adresse au gouverneur du Brabant un rapport, dans lequel il préconise de prolonger la rue du Trône jusqu'au «Zwaenenberg » par-dessus un viaduc de 20m de hauteur, qui enjamberait la vallée du Maelbeek, à l'instar du récent pont ferroviaire emprunté par la ligne de chemin de fer allant de la gare Léopold à la Hulpe. Victor Besme préconisait également l'assainissement de la vallée du Maelbeek. Après la création de certains quartiers aux alentours, le ruisseau, devenu torrentiel lors d'orages, provoquait des inondations et compromettait la salubrité publique. Le ruisseau sera voûté vers 1872 et enfermé dans un perture.

André Gonthier raconte les travaux d'infrastructure imaginés par V[illegible]esme dans son ouvrage Histoire d'Ixelles: «Le niveau de la place de la Couronne (actuelle pla[illegible]tre abaissé de 3,16 m et les déblais jetés dans le Grand Etang d'Etterbeek qu'il (Besme) proposait d[illegible]. La solution était hardie. Il s'agissait selon une expression qu'on retrouve communément sous sa plume, de «bouleverser les montagnes et de les jeter dans les vallées». Cette façon de concevoir les choses, c'est-à-dire d'aplanir le relief, était typique de la méthodologie urbanistique du XIXe siècle.
La construction d'un pont pour enjamber la vallée du Maelbeek, en vue du prolongement de la rue du Trône par l'avenue de la Couronne, n'était pas seulement avantageux pour le développement des faubourgs d'Ixelles. L'inspecteur-voyer avait une vision bien plus large. Le tracé de l'avenue de la Couronne était en effet déjà indiqué sur le « Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise », conçu par lui en 1861, sous les auspices de Charles Rogier, Ministre de l'Intérieur et des Travaux publics et dont la version définitive sera publiée en 1866. Ce plan lui vaudra d'ailleurs le soutien indéfectible du roi Léopold II.

Par arrêté royal du 21 octobre 1871, le deuxième tronçon de l'avenue de la Couronne est décidé, plus à charge de la commune mais de l'état, puisqu'il s'agissait de travaux « de grande voirie » ayant un intérêt national. En fait, cette avenue, dans le prolongement de la rue du Trône, devait mener en ligne droite du palais royal au boulevard Militaire (actuel boulevard Général Jacques). Ce dernier était un tronçon d'une grande ceinture de boulevards extérieurs qui devait englober Bruxelles et ses faubourgs. Le boulevard Militaire devait en un premier temps relier du côté est le quartier militaire de Laeken à celui du Bois de la Cambre. Un des objectifs était en effet de relier, rassembler et réorganiser les quartiers militaires de Bruxelles, éparpillés à différents endroits. Le long du boulevard, un nouveau grand champ de manœuvres fut établi ainsi qu'un vaste ensemble d'infrastructures militaires.

Cet emplacement à l'extérieur de la Ville de Bruxelles était judicieusement choisi, à un endroit stratégique et facilement accessible. Les boulevards de ceinture reliaient les communes de la périphérie entre elles, en passant, côté est, par la gare de Schaerbeek (la gare des marchandises) et la gare d'Etterbeek, sur la ligne du chemin de fer de Bruxelles à Namur et au Luxembourg. Il est donc incontestable que le Pont de l'avenue de la Couronne occupe une place clé dans le développement urbanistique de l'agglomération bruxelloise. En effet, c'est grâce à ce pont enjambant la vallée du Maelbeek qu'une jonction directe et à niveau égal, entre le palais royal et le nouveau quartier militaire a pu être réalisée. Jusqu'au jour d'aujourd'hui les défilés militaires à cheval passent par ce pont.

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE
CHANCELLERIE
KANSELARIJ

Intérêt technique et esthétique:

Le Pont de l'avenue de la Couronne est un ouvrage d'art remarquable construit en maçonnerie de petites briques rouges. Les plans d'exécution et les documents concernant les aspects techniques n'ont pas été retrouvés dans les archives jusqu'à présent. Mais sa hauteur [illegible] de près de 20m, indique bien la difficulté de la construction, vu la déclivité de la vallée du Maelbeek [illegible] explique sûrement la massivité du pont. Vu cette hauteur, on peut s'imaginer que la construction [illegible] pour réaliser une voûte sur cintre (d'une portée de 11,20m) à une telle hauteur, devait être une entreprise périlleuse. Le formeret pour la forme la plus simple devait être particulièrement impressionnant.

Il s'agit ici d'un des ponts les plus monumentaux de la fin du XIXe siècle en région bruxelloise. La plupart des ponts en maçonnerie de briques sont plutôt des ponts ferroviaires, moins hauts et souvent en forme d'arcades. Citons comme exemple le pont de l'avenue Visé à Watermael-Boitsfort, le pont Fraiteur à Ixelles et le pont de Uccle-Stalle. Le pont de l'avenue de la Couronne surplombant la rue Gray n'a qu'une arche unique, qui présente une seule voûte en berceau, flanquée de pilastres, ce qui rend son aspect encore plus compact et massif. Les murs de soutènement latéraux par contre sont décorés d'arcades aveugles, allégeant en quelques sorte le massif maçonné.

Une série d'anciennes cartes postales datant des années 1900 nous montre la situation après les gigantesques travaux. Nous remarquons l'énorme silhouette du pont surplombant la rue Gray qui vient d'être terminée. La balustrade en pierre bleue n'est pas encore décorée de candélabres. Ils ne seront placés sur les dés qu'à partir de 1910. Conçus pour le gaz de ville, ils n'ont jamais fonctionné à l'électricité. En 1995, lors des travaux de réfection du pont, les luminaires originaux disparurent en cours de restauration. Ils furent refaits à l'identique, sur base d'une reproduction d'un tableau du peintre naïf Rouvez qui représente de manière méticuleuse un des fameux candélabres. Les candélabres neufs ont été placés en 2004. Les vues des cartes postales sont prises dans le bas du pont à partir de la rue Gray (du côté de la place Flagey) On remarque dans le fond le pont ferroviaire à une soixantaine de mètres plus loin dans la rue. Les maisons attenantes au pont construites avenue de la Couronne n°s 25, 40, et 42 sont visibles dans le haut. Le jardin du n° 25 en forte déclivité vient d'être aménagé en terrasses et est clôturé par un mur de briques. Le terrain à droite, appartenant en partie à la maison sise au n° 27 de l'avenue de la Couronne est encore à l'état sauvage avec une palissade en bois et plus tard, un mur en briques. Plus tard, l'enfilade de maisons ouvrières y sera construite jusque contre le mur de soutènement du pont (rue Gray n°s 180-198). Lors de la rénovation de ces maisons on en a supprimé deux, afin de créer une ouverture entre les maisons et le pont près de 20m plus haut. Une partie du jardin suspendu de la villa sise au n° 27 avenue de la Couronne a également été rachetée par la commune pour la création d'un jardin potager dans le cadre d'un contrat de quartier (2007-2010). La maison sise avenue de la Couronne 40 (en face du n° 25) a un vaste jardin en terrasses clôturé par un haut mur en briques le long du trottoir. La villa en face, sise à l'époque plus haut aux n°s 42-46 avenue de Couronne a disparu entretemps pour faire place à un building moderne. Le haut mur de soutènement du pont y est dégagé et est très visible.

A la hauteur de l'avenue de la Couronne, les trois maisons de style éclectique terminent parfaitement l'alignement de la voirie en constituant une transition douce et élégante vers le pont. Elles ont toutes les trois leur façade principale du côté latéral, avec vue sur leur jardin.

Le pont marque par son emplacement et ses qualités architecturales le paysage urbain de l'ancienne vallée du Maelbeek. Considéré comme monument de proue du quartier, il est souvent photographié et figure régulièrement comme décor de films ou d'autres événements. Le pont fait également l'objet de plusieurs promenades touristiques comme point de repère dans l'histoire urbanistique et patrimoniale du quartier. En effet, l'avenue de la Couronne offre à partir du pont une vue plongeante sur la rue Gray sise en contre-bas et un panorama spectaculaire sur la ville. La valeur paysagère du pont s'étend dans le tracé de l'avenue de la Couronne aux trois maisons pittoresques à trois façades dont les jardins suspendus s'étendaient jusque dans le bas de la rue Gray.

Nous pouvons conclure que le pont Gray-Couronne est bien préservé dans son cadre urbain historique. Seul le building moderne, sis avenue de la Couronne 42-46 avec son socle au n° 178 rue Gray hors échelle dénature l'harmonie du site.

Sources:

P. Le Roy, Monographie d'Ixelles, Ixelles, Imprimerie générale, 1886, pp. 210-211; A. Gonthier, Histoire d'Ixelles, Bruxelles, Imprimerie H. De Smedt, 1960,pp. 152-153; Revue du bâtir, août 1934, p. 819 ; Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles, commune d'Ixelles, réalisé par les AAM pour le Ministère de la Culture française en 1980-1982 ; Th. Demey, Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier, [illegible] : Du voûtement de la Senne à la jonction Nord-Midi, P. Legrain, Bruxelles, 1990 ; ERU, Quelques ensembles urbanistiques et architecturaux remarquables, Editions communales d'Ixelles, 1990; [illegible], Bruxelles, sur les traces des ingénieurs bâtisseurs, Bruxelles, Civa, 2011, p. 169 ; B. Zitouni, Agglomérer, une anatomie de l'extension bruxelloise (1828-1915), Bruxelles, VUBPress, 2010; Inventaire du patrimoine architectural en Région de Bruxelles-Capitale, www.monument.irisnet.be

GOUVERNEMENT DE LA RÉGION BRUXELLES-CAPITALE CHANCELLERIE KANSELARIJ BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING

10 DEC. 2015

Vu pour être annexé à l'arrêté du

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique

RUDI VERVOORT

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
11-12-2015
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI

BIJLAGE I VAN HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING HOUDENDE BESCHERMING ALS MONUMENT VAN DE BRUG GELEGEN KROONLAAN EN GRAYSTRAAT TE ELSENE

Kadastrale gegevens: Elsene, 3de afdeling, sectie A, 1ste blad en 3de afdeling, sectie C, 1ste blad, zonder kadasternummer (openbare ruimte).

Beknopte beschrijving:

De brug gelegen aan de Kroonlaan in Elsene dient als overkraging van de onderliggende Graystraat die veel lager ligt op deze plaats. Dit is een imposant kunstwerk in rode baksteen gebouwd met een hoogte van 20m, breedte van ongeveer 16m en een relatieve draagwijdte van 11,30m. Het gaat hier om een boogbrug bestaande uit een gewelf dat rust op twee steunmuren. Twee indrukwekkende gemetselde muren dienen als landhoofd voor het gewelf en als steun voor het bruggendek. De steunmuren worden geritmeerd door rijzige blindbogen die de constructie een decoratief accent verschaffen. De brug wordt bekroond ter hoogte van de Kroonlaan door elegante balustrades in blauwe hardsteen gescandeerd door postamenten waarop acht lantaarns zijn geplaatst. Deze betreft een van de meest representatieve bakstenen bruggen gebouwd in de loop van de tweede helft van de 19de eeuw in de Brusselse regio.

Waarde van het goed volgens de maatstaven bepaald in artikel 206, 1° van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening:

Historische waarde:

De brug was reeds in 1861 in overweging genomen door de wegenisinspecteur Victor Besme. In een verslag gericht aan de gouverneur van Brabant – dat doorgaat als het eerste manifest over stedenbouw in de Brusselse regio – doet hij onder andere de aanbeveling om de Troonstraat te verlengen en de Maalbeek te overbruggen langs een viaduct van 20m hoogte om de "faubourg" te kunnen verlengen tot de nieuwe van de "Zwaenenberg". Deze verlenging wordt de Kroonlaan, waarvan het eerste gedeelte goedgekeurd zal worden in 1864 (vanaf het oude Kroonplein (Blyckaertsplein) tot de oude "Zwaenenberg" (Molenstraat). De Maalbeekvallei verhinderde het rechtlijnig tracé van de nieuwe weg en de bouw van een viaduct was noodzakelijk. Deze wordt schetsmatig aangeduid op het plan "« Plan d'alignement pour le prolongement de la rue du Trône exproprié pour cause d'utilité publique les terrains nécessaires à leur exécution » dat werd aanvaard door de gemeenteraad van Elsene op 21 juli 1863 en 16 april 1864 en goedgekeurd bij koninklijk besluit van 14 juni 1864. De [illegible] gewerkt zijn in 1880.

Victor Besme (1834-1904) werd in 1859 tot inspecteur wegenis benoemd door Leopold II, in opvolging van Charles Vanderstraeten, een functie die hij uitvoerde tot zijn overlijden in 1904. Zijn opdracht bestond erin om de coherente stedenbouwkundige ontwikkeling van de hoofdstad en [illegible]e te bevorderen. Hij is vermaard omwille van zijn "Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise (1862 et 1866)" dat getuigt van een magistrale stedenbouwkundige visie. Dit globale plan diende hem als werkinstrument om een reeks bijzondere aanlegplannen uit te werken, zoals bijvoorbeeld de Uitbreiding van de Louizawijk (1870), de Vijvers van Elsene en de Koningstuinen (1873). De brug van de Kroonlaan getuigt eveneens van zijn geniale kwaliteiten.

De brug is van primordiaal belang voor de stedenbouwkundige ontwikkeling van de oostkant van de Brusselse agglomeratie. De afschaffing van de octrooibarelen in 1860 gaf nieuwe communicatiemogelijkheden tussen de stad en zijn buitenwijken. Maar, aan deze kant van de vijfhoek, vormde de kloof in het plateau door de Maalbeek een grote hindernis voor de stedelijke uitbreiding. Men kon de site niet gebruiken zoals deze was. Men diende deze aan te passen.
Victor Besme, de architect en wegenisinspecteur van de Brusselse buitenwijken ging deze taak op zich nemen. In 1861 stelde hij een verslag op voor de gouverneur van Brabant waarin hij voorstelt om de Troonstraat te verlengen tot de "Zwaenenberg" langs een viaduc van 20m hoog die een overkraging zou vormen met de vallei van de Maalbeek, naar voorbeeld van de recente spoorwegbrug van de spoorlijn van het Leopoldstation richting Terhulpen. Victor Besme stelde eveneens de sanering van de maalbeekvallei voor. Na het creëren van een aantal wijken in de omgeving vormde de beek een zware hindernis omdat ze bij zware stortregen overstromingen veroorzaakte en de openbare hygiëne in het gedrang bracht. De beek zal overwelfd worden rond 1872 en in een riolering verwerkt.

André Gonthier vertelt over de infrastructuurwerken die voorgesteld werden door Victor Besme in zijn werk "Histoire d'Ixelles" : « Le niveau de la place de la Couronne (actuelle place Blyckaert) devait être abaissé de 3,16 m et les déblais jetés dans le Grand Etang d'Etterbeek qu'il (Besme) proposait de combler. La solution était hardie. . Il s'agissait selon une expression qu'on retrouve communément sous sa plume, de « bouleverser les montagnes et les jeter dans les vallées ». Deze denkwijze, waarbij het reliëf werd afgevlakt, was typisch voor de stedenbouwkundige methodologie van de 19de eeuw.
De bouw van een brug over de Maalbeekvallei om de Troonstraat te kunnen verlengen met de Kroonlaan was niet alleen voordelig voor de ontwikkeling van de Elsense buitenwijken. De inspecteur wegenis had een veel bredere visie. Het tracé van de Kroonlaan staat inderdaad reeds aangeduid op het « Plan général pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise », dat in 1861 bedacht was onder de auspiciën van Charles Rogier, Minister van Binnenlandse Zaken en Openbare Werken en waarvan de definitieve versie gepubliceerd zal worden in 1866. Voor dit plan genoot hij trouwens de onwankelbare steun van Leopold II.

Bij Koninklijk Besluit van 21 oktober 1871 werd het tweede gedeelte van de Kroonlaan beslist, op initiatief van de Staat, vermits het nu ging om "grote wegeniswerken" van nationaal belang. Eigenlijk moest deze laan, in het verlengde van de Troonstraat, in rechte lijn van het Koninklijk Paleis naar de Militaire Laan (huidige Generaal Jacqueslaan) leiden. Deze laan was een deel van een grote buitenringlaan die Brussel en zijn buitenwijken moest omringen. De Militaire Laan diende aanvankelijk om vanuit de oostkant het militair kwartier van Laken met dat van Ter Kamerenbos te verbinden. Een der doelstellingen was inderdaad om de militaire kwartieren in Brussel, die verspreid waren op verschillende plaatsen te verbinden. Langs de laan werden een nieuw oefenterrein en een grote militaire infrastructuur ingericht. Deze inplanting buiten Brussel werd met zorg gekozen op een strategische en gemakkelijk te bereiken plek. De ringlanen verbonden de gemeenten van de periferie onderling langs de oostkant

via het station van Schaarbeek (het goederenstation) en het station van Etterbeek, op de spoorweglijn Brussel-Namen en Luxemburg. Het is dus ontegensprekelijk dat de brug van de Kroonlaan een belangrijke sleutelrol had in de steenbouwkundige ontwikkeling van de Brusselse agglomeratie. Het is inderdaad dank zij deze brug over de Maalbeekvallei dat een directe en horizontale verbinding tussen het Koninklijk Paleis en de nieuwe militaire kwartieren kon gerealiseerd worden. Tot vandaag komen de militaire défilés langs deze brug.

Technische en esthetische waarde:

De brug van de Kroonlaan is een merkwaardig kunstwerk gebouwd in rode baksteen. De uitvoeringsplannen en de documenten betreffende de technische aspecten werden tot nu niet teruggevonden in de archieven. Maar de uitzonderlijke hoogte van bij de 20m duidt wel op de moeilijkheidsgraad van de constructie, gelet op de sterke glooiing van het terrein op deze plaats. Dit verklaart zeker het massieve karakter van de brug. Gezien deze hoogte, kan men zich inbeelden dat het maken van een vaste bekisting om een rondbooggewelf te realiseren (met een draagwijdte van 11,20m) op zo een hoogte een hachelijke onderneming moest zijn. Het formeel voor de meest eenvoudige vorm moest zeer indrukwekkend zijn.

Het gaat hier om een der meest monumentale bruggen uit het einde van de 19de eeuw in het Brussels Gewest. De meeste bakstenen bruggen zijn eerder spoorwegbruggen, minder hoog en vaak met arcaden. We kunnen hier als voorbeeld aanhalen de brug van de Visélaan in Watermaal-Bosvoorde, de Fraiteurbrug in Elsene en de brug van Ukkel-Stalle. De brug van de Kroonlaan over de Graystraat heeft een enkel gewelf en een enkele rondboog, geflankeerd door pilasters die een nog compacter en massiever aspect verlenen. De zijdelingse steunmuren zijn daarentegen versierd met blinde arcaden, wat het gemetselde massieve bouwwerk in zekere zin een lichter karakter verleent.
Een reeks oude postkaarten daterend van rond 1900 toont ons de situatie na de grootse werken. We merken het enorme silhouet van de brug over de Graystraat die pas is afgewerkt. De blauwe hardstenen balustrade is nog niet gedecoreerd met lantaarns. Deze zullen op de postamenten geplaatst worden vanaf 1910. Ze werden ontworpen voor stadsgas en hebben nooit gewerkt op elektriciteit. In 1995 verdwenen naar aanleiding van de renovatie van de brug de originele lantaarns tijdens de restauratie. Ze werden hermaakt op identieke wijze op basis van een reproductie op een schilderij van de naïëve schilder Rouvez waarop de mooie lantaarns op gedetailleerde wijze zijn voorgesteld. De nieuwe lantaarns werden geplaatst in 2004. De postkaartzichten zijn genomen vanaf de benedenkant van de brug in de Graystraat (kant Flageyplein). We merken in de verte de spoorwegbrug op een zestigtal meter afstand verder in de straat. De huizen belendend aan de brug op de Kroonlaan nrs 25, 40 en 42 zijn zichtbaar bovenaan. De tuin van het nr 25 is sterk afhellend en is zopas aangelegd in terrasvorm en is afgesloten door een bakstenen muur. Het terrein aan de rechterkant behoorde gedeeltelijk toe aan het huis gelegen Kroonlaan 27 en is nog in verwilderde toestand met een houten palissade en later een bakstenen muur. Later zal de rij arbeidershuisjes gebouwd worden tegen de steunmuur van de brug (Graystraat nrs 180-198). Naar aanleiding van de renovatie van deze huizen werden er twee gesloopt om een ruimte te maken tussen de huizen en de brug 20m hoger. Een deel van de hangende tuin van de villa Kroonlaan nr 27 werd eveneens door de gemeente aangekocht om een moestuin aan te leggen in het kader van een wijkcontract (2007-2010). Het huis gelegen Kroonlaan nr 40 (tegenover het nr 25) heeft een groot deel van de tuin terrasvorm afgesloten door een hoge bakstenen muur langs het voetpad. De villa hier tegenover dat indertijd gelegen was Kroonlaan nrs 42-46 is verdwenen om plaats te maken voor een moderne building. De hoge steunmuur van de brug is hier vrijgemaakt en is zeer zichtbaar.

Ter hoogte van de Kroonlaan volgen de drie huizen in eclectische stijl op perfecte wijze de rooilijn van de weg en vormen een zacht en elegant overgang naar de brug toe. Ze hebben alle drie hun hoofdgevel langs de zijkant met zicht op de tuin.

De brug bepaalt door zijn ligging en zijn architecturale kwaliteiten het stedelijk landschap van de oude Maalbeekvallei. Ze wordt beschouwd als een hoogtebepalend element in de wijk, ze wordt vaak gefotografeerd en dient regelmatig tot decor voor films en andere evenementen. De brug geldt eveneens als aanknopingspunt in de stedenbouwkundige en erfgoedkundige geschiedenis van de wijk in het kader van verschillende toeristische wandelingen. De Kroonlaan biedt inderdaad vanaf de brug een diep zicht op de onderliggende Graystraat en een spectaculair panorama op de stad. De landschappelijke waarde van de brug strekt zich verder uit op de Kroonlaan met de drie pittoreske huizen met drie gevels waarvan de hangende tuinen zich uitstrekken tot beneden in de Graystraat.

We kunnen besluiten dat de brug van de Graystraat en Kroonlaan goed bewaard is in zijn historische stedenbouwkundige context. Alleen de moderne building, gelegen Kroonlaan 42-46 met zijn sokkel op de Graystraat nr 78 is buitenmaats en vormt een storend element in de site.

Bibliografie:

P. Le Roy, Monographie d'Ixelles, Ixelles, Imprimerie générale, 1885, pp. 210-211; A. Gonthier, Histoire d'Ixelles, Bruxelles, Imprimerie H. De Smedt, 1960,pp. 152-153; Revue Bâtir, août 1934, p. 819; Inventaire visuel de l'architecture industrielle à Bruxelles, commune d'Ixelles, gerealiseerd door de AAM in opdracht van het Ministerie van de Franse Gemeenschap in 1980-1982 ; Th. Demey, Bruxelles, chronique d'une capitale en chantier. 1 : Du voûtement de la Senne à la jonction Nord-Midi, P. Legrain, Bruxelles, 1990 ; ERU, Ixelles, Ensembles urbanistiques et architecturaux remarquables, Editions communales d'Ixelles, 1990 ; D. Attas, M. Provost, Bruxelles, sur les traces des ingénieurs bâtisseurs, Bruxelles, Civa, 2011, p. 169; B. Zitelmann, Agglomérer. Une anatomie de l'extension bruxelloise (1828-1915), Bruxelles, VUBPress, 2013; Inventaris van het Bouwkundig Erfgoed in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, www.monument.irisnet.be

CHANCELLERIE
KANSELARIJ
GOUVERNEMENT DE LA RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING -

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van 10 DEC. 2015

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbaar Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid

RUDI VERVOORT

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
11-12-2015
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI

BIJLAGE II VAN HET BESLUIT VAN DE BRUSSELSE HOOFDSTEDELIJKE REGERING TOT BESCHERMING ALS MONUMENT VAN DE BRUG GELEGEN KROONLAAN EN GRAYSTRAAT TE ELSENE

ANNEXE II A L' ARRETE DU GOUVERNEMENT DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE CLASSANT COMME MONUMENT LE PONT SIS AVENUE DE LA COURONNE ET RUE GRAY A IXELLES

AFBAKENING VAN HET GOED EN VAN DE VRIJWARINGSZONE

DELIMITATION DU BIEN ET DE LA ZONE DE PROTECTION



Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van,

10 DEC. 2015

Vu pour être annexé à l'arrêté du,

10 DEC. 2015

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering belast met Plaatselijke Besturen, Territoriale Ontwikkeling, Stedelijk Beleid, Monumenten en Landschappen, Studentenaangelegenheden, Toerisme, Openbare Ambt, Wetenschappelijk Onderzoek en Openbare Netheid.

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Pouvoirs locaux, du Développement territorial, de la Politique de la Ville, des Monuments et Sites, des Affaires étudiantes, du Tourisme, de la Fonction publique, de la Recherche scientifique et de la Propreté publique.

Rudi VERVOORT

Copie certifiée conforme
Voor eensluidend afschrift
11-12-2015
Chancellerie - Kanselarij
Hamid MHAOUCHI