

Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale



Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale

Par Céline Brandeleer, Thomas Ermans, Michel Hubert, Isabelle Janssens,
Pierre Lannoy, Christophe Loir et Pierre Vanderstraeten



BRUXELLES MOBILITÉ

SERVICE PUBLIC RÉGIONAL DE BRUXELLES

1. De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936)

Christophe Loir

En ce début de 21^e siècle, il semble que nous assistions à un changement de référentiel de l'espace public se traduisant par le fait que ce dernier ne serait plus uniquement fondé sur la séparation des circulations et la libération de l'espace au profit quasi exclusif de l'automobile, mais sur le partage de l'espace entre tous les usagers et ce, en laissant la place, outre la fonction de circulation, à celle de séjour.

Ce n'est pas la première fois que s'opère une modification fondamentale de la conception de l'espace public. Le modèle moderniste et fonctionnaliste de ségrégation modale et de priorité accordée à la fonction circulaire qui est en train d'évoluer actuellement, avait lui-même remplacé l'espace public partagé et plurifonctionnel de l'Ancien Régime. Le passage de l'espace partagé de l'Ancien Régime à l'espace ségrégué du 20^e siècle est le résultat d'un long processus de mutation, sur plus d'un siècle et demi, qui mérite ici d'être analysé.

C'est ce processus que nous étudierons en en proposant une périodisation permettant d'identifier les charnières et de dégager les continuités et les ruptures, et en recontextualisant ce processus dans l'histoire plus large de la mobilité urbaine puisque l'apparition des nouveaux modes de déplacement et l'emprise de chacun des modes déterminent les choix en matière de partage de l'espace public. Ce processus peut être découpé en trois séquences significatives : l'*amorce*, durant laquelle l'espace partagé hérité est complété par les premiers aménagements piétonniers (1775-1835) ; la *transition* caractérisée par un espace disputé entre les divers usagers et par les premières tentatives de séparation des circulations (1835-1935) ; et le *basculement* qui voit la consécration de l'espace ségrégué (à partir de 1936). Pour chacune de ces périodes, nous analyserons l'offre et les pratiques de déplacement, l'évolution de la réglementation de l'espace public et les conséquences sur l'aménagement urbain.

1.1. Amorce : l'espace partagé complété par des aménagements piétonniers (1775-1835)

Sous l'Ancien Régime, la rue était un espace plurifonctionnel qui remplissait à la fois les fonctions de circulation (ou desserte) et de séjour : on pouvait non seulement y circuler (à pied, en voiture, à cheval) mais aussi y travailler, vendre ou entreposer des marchandises, jouer, donner des spectacles, etc. (Billen et Demanet, 1999). Il n'existait encore aucun dispositif urbanistique de séparation des fonctions ou de ségrégation modale : piétons, cavaliers, voitures, animaux, vendeurs, acteurs se partageaient l'ensemble de l'espace public.

À Bruxelles, c'est dans le dernier quart du 18^e siècle que l'on perçoit les prémices d'un changement de conception et d'usage de l'espace public. L'espace partagé est alors complété par des aménagements piétonniers.

C'est en effet dans le contexte des premiers grands travaux d'embellissement qui, à Bruxelles, débutent en 1775 avec l'aménagement du quartier Royal (place Royale et Parc Royal) que vont être introduits les premiers trottoirs et parcs publics réservés aux piétons (Loir, 2009). Avant d'étudier ces espaces, il est important de rappeler qu'à l'époque, la marche à pied est encore le mode de déplacement dominant.

1.1.1. La marche comme mode de déplacement dominant

Durant cette période d'amorce de transformation de l'espace public (1775-1835), la marche à pied reste, de loin, et pour l'immense majorité de la population, le mode de déplacement dominant voire même exclusif. La quasi-totalité des Bruxellois se déplacent en effet uniquement à pied, non par choix, mais par nécessité : la voiture particulière reste un luxe, les voitures de louage (taxis alors appelés fiacres ou voitures de place) sont peu nombreuses et les transports en commun sont inexistant³. Le coût d'une voiture, l'espace nécessaire à son remisage, l'acquisition d'un ou de plusieurs chevaux qui nécessitent, pour leur entretien, une écurie, du fourrage, de la paille et des soins constants par un personnel compétent, font de la voiture hippomobile un bien de luxe que seule l'aristocratie et la haute bourgeoisie peuvent s'offrir.

Compte tenu de la superficie de l'espace urbain, la marche représente un mode de déplacement efficace. À l'intérieur de la ville, les déplacements sont relativement courts. Ensermé dans ses remparts, l'espace urbain est encore de taille réduite : la distance la plus longue entre la seconde enceinte et la Grand-Place ne dépasse guère 1,5 km et peut donc être parcourue à pied en moins d'une vingtaine de minutes.

La pratique de la marche commence même à se répandre parmi les privilégiés qui, jusqu'alors, ne se déplaçaient quasiment qu'en voiture ou à cheval. Dans leur cas, il s'agit toutefois d'une pratique récréative à replacer dans le contexte de l'essor de la promenade.

1.1.2. Le rôle précurseur des promenades dans l'émergence des espaces piétonniers

Au 18^e siècle, la pratique de la promenade se répand parmi la noblesse et la haute bourgeoisie (Loir et Turcot, 2011). Pour les promeneurs, la circulation – en particulier la marche – se fait ludique et élégante. La promenade est une circulation récréative dans laquelle le déplacement prime sur la destination. Cette pratique impose la création de nouveaux espaces (cours, parcs, boulevards) où sont privilégiés le confort et la sécurité des

³ Le nombre de voitures particulières augmente, mais reste limité (180 voitures particulières recensées en 1802, cf. (Tibaux 2014), soit 1 voiture pour environ 368 habitants). En outre, les modèles de voitures se renouvellent, permettant notamment, avec les cabriolets, de circuler plus rapidement (Roche, 2000 ; Rommelaere, 2004). Les premières traces d'un service de voitures de location avec cocher pour de brefs déplacements (fiacres) remontent à 1725, mais leur nombre reste limité (80 fiacres en 1786, soit 1 fiacre pour environ 930 habitants, cf. Melchers, 2012).

promeneurs, le rythme lent et la qualité de l'espace public⁴. L'aménagement des promenades et l'élaboration de leurs règlements sont d'autant plus soignés qu'ils doivent répondre aux attentes élevées de promeneurs issus des couches privilégiées. C'est d'ailleurs souvent par la promenade que les privilégiés font leurs premiers pas – à pied – dans l'espace public. Plusieurs contemporains relèvent ce fait, tel l'écrivain Louis-Antoine de Caraccioli qui, en 1777, écrit à propos des promenades de Paris :

"Excepté Londres, où l'on fut toujours dans l'habitude de courir à pied, la Noblesse en Europe ne connoissoit point le plaisir de marcher ; soit qu'on craignît de compromettre sa grandeur en se mettant au niveau du peuple, soit qu'on eût peur de se laisser, on ne sortoit qu'en équipage [voiture]. L'habitude où l'on est à Paris de se répandre dans les différens jardins qui ornent cette Capitale [...] a dessillé les yeux des Européens. Ils osent maintenant descendre de carrosse & faire usage de leurs pieds" (De Caraccioli, 1777 : 229).

Comme dans beaucoup d'autres villes européennes, l'aménagement des promenades à Bruxelles donne lieu aux premières expérimentations de séparation des modes de circulation et ce, afin d'offrir un meilleur confort aux promeneurs. Deux formules sont introduites : la division allée/contre-allée et le parc piétonnier.

La division des promenades en rangées d'arbres permet de constituer différentes portions dévolues à un mode de déplacement spécifique. Généralement, l'allée centrale est destinée aux carrosses ; quant aux deux contre-allées (allées latérales), elles sont réservées, l'une aux cavaliers, l'autre aux piétons. À Bruxelles, ce dispositif de ségrégation modale (allée carrossable, contre-allée cavalière, contre-allée piétonne) est progressivement introduit à l'Allée Verte au 18^e siècle et se généralise au siècle suivant tout autour de la ville avec l'aménagement des boulevards extérieurs (Loir, 2013a). Les règlements de police pour ces promenades montrent que si les cochers et les cavaliers sont strictement relégués dans leur allée ou contre-allée, les piétons peuvent eux circuler librement, même en dehors de la contre-allée qui leur est réservée. Afin de faire respecter cette séparation modale, les autorités font placer des poteaux munis d'une inscription indiquant à quels usagers l'allée est réservée ; ce sont les premiers panneaux de signalisation que l'on trouve dans l'espace public bruxellois.

Outre la division allée/contre-allée, l'essor de la promenade donne également naissance aux premiers espaces piétonniers d'envergure. Ainsi, après un débat sur l'opportunité ou non de donner accès aux cavaliers, le Parc Royal, aménagé dans les années 1775-1785, est finalement réservé uniquement à la promenade pédestre, ce qui en fait le premier espace piétonnier bruxellois (Loir, 2007 ; Duquenne, 1993).

Espaces mondains particulièrement policés et strictement destinés au loisir de la promenade, l'Allée Verte et le Parc Royal se différencient de l'espace public plurifonctionnel de l'époque. Les règlements limitent en effet fortement les autres activités sociales de séjour (par exemple les jeux et la vente de biens) et ils opèrent une distinction entre la circulation récréative (la promenade) et la circulation utilitaire (ordinaire), cette dernière étant reléguée en dehors des promenades. À titre d'exemple, les véhicules utilitaires sont interdits à l'Allée Verte et les portefaix (porteurs de charges sur le dos) ne peuvent traverser le Parc Royal.

1.1.3. Un nouvel espace plurifonctionnel : le trottoir

En termes d'espaces réservés aux piétons, le 18^e siècle n'innove pas seulement par le recours au dispositif de la contre-allée pédestre et du parc piétonnier ; il se distingue aussi par l'introduction, dans nombre de villes européennes, des premiers trottoirs – c'est-à-dire des parties de voirie aménagées pour les piétons, généralement surélevées et placées latéralement par rapport à la chaussée. Inventé durant l'Antiquité et alors diffusé dans le bassin méditerranéen, le trottoir disparaît au Moyen Âge avant d'être "réinventé" au 17^e siècle, à l'époque de la multiplication des carrosses, d'abord le long des quais et des ponts (par exemple lors de l'aménagement des quais d'Amsterdam ou du Pont-Neuf à Paris), puis le long des rues, d'abord à Londres après l'incendie de 1666, et dans les autres grandes villes européennes, au tournant des 18^e et 19^e siècles. Le placement de trottoirs se généralisera à quasi tout l'espace urbain durant la seconde moitié du 19^e siècle (Loukaitou-Sideris et Ehrenfeucht 2009 ; Blomley, 2010).

À Bruxelles, c'est dans le contexte de l'aménagement du quartier Royal, entre 1775 et 1785, que sont construits les premiers trottoirs. Ils longent les façades de la place Royale et des rues entourant le Parc Royal (lui-même premier vaste piétonnier comme nous l'avons vu). Les conditions de vente de ces parcelles, datant de 1776, nous permettent d'en déterminer les caractéristiques : ils sont en pierre bleue, d'une largeur de 1,95 m, et sont, d'emblée, complétés par des bornes reliées par des chaînes afin de protéger le trottoir du passage de véhicule. Ce dispositif peut être interrompu devant les portes cochères où le trottoir peut d'ailleurs présenter une pente légère facilitant l'accès des voitures. Notons que l'aménagement du quartier Royal comporte également la création de portiques permettant, en particulier à la jonction de la place Royale et de la rue de Namur, de séparer les circulations : un portail central permettant le passage des voitures et des cavaliers est flanqué de deux arcades latérales réservées aux piétons. C'est également à cette occasion que sont introduits les premiers réverbères (à l'huile à l'époque) et que sont placées les premières plaques de rues, deux éléments qui facilitent, l'un, la circulation nocturne, l'autre, le repérage urbain. Jusque dans les années 1830, le nombre d'artères pourvues de trottoirs reste limité. Seuls les quartiers ayant fait l'objet de vastes opérations d'embellissement possèdent de larges trottoirs uniformes : le quartier Royal, le Nouveau Marché aux Grains, le quartier du Grand Hospice, le quartier de la Monnaie et les boulevards extérieurs. Ailleurs, dans les quartiers anciens aux rues étroites et sinueuses, les trottoirs sont inexistantes ou peu commodes par leur étroitesse et leur irrégularité.

Le trottoir est à la rue ce que la contre-allée est à la promenade, c'est-à-dire un espace latéral réservé aux piétons⁵. Comme dans le cas de la contre-allée, il offre à ces derniers un espace sécurisé (à l'abri des voitures) et confortable (à l'abri du crottin de cheval) sans que ces piétons ne soient contraints d'y circuler. Les vues anciennes semblent d'ailleurs indiquer que les trottoirs ne sont guère utilisés. Pendant plusieurs générations, la présence des trottoirs n'empêche pas que la chaussée soit toujours un espace partagé par l'ensemble des usagers, y compris ceux qui circulent à pied. L'espace du piéton s'étend encore, durant cette première phase, à l'ensemble de la voirie. Les piétons ne l'utilisent que comme refuge occasionnel et n'y circulent que rarement. Bref, les trottoirs ne modifient pas, avant plusieurs décennies, le référentiel de l'espace partagé. Ces aménagements

⁴ L'essor de la pratique de la promenade serait d'ailleurs un facteur déterminant dans la naissance des grands travaux d'embellissements urbains qui sont opérés au 18^e siècle (Lemas, 2003).

⁵ Soulignons que l'architecture des parcs et jardins préfigure quelquefois l'urbanisme. C'est le cas de la contre-allée qui préfigure le trottoir ; nous pourrions également mentionner le rond-point, d'abord réalisé dans les parcs et les forêts avant d'être introduit dans l'espace urbain bâti (Alonzo, 2005).

qui viennent compléter l'espace mixte de la chaussée, marquent toutefois, comme le dispositif allée/contre-allée et le parc piétonnier, l'amorce d'un processus de ségrégation qui, nous le verrons, connaîtra une nouvelle phase dans la seconde moitié du 19^e siècle.

La fonction circulatoire du trottoir n'est donc pas encore aussi manifeste qu'elle le sera au 20^e siècle, lorsque la ségrégation modale sera appliquée

de façon stricte. Aux 18^e et 19^e siècles, le trottoir ne sert pas uniquement, voire principalement, à la circulation ordinaire des piétons. C'est un espace plurifonctionnel. On peut distinguer au moins huit fonctions qui, évidemment, peuvent se recouper (voir [Tableau 1](#)).

Tableau 1. Les principales fonctions du trottoir aux 18^e et 19^e siècles

Fonction protectrice	Zone de recul destinée à protéger les habitations des nuisances causées par le stationnement et le passage des véhicules à proximité des façades (extension du rôle des bornes chasse-roues)
Fonction sanitaire	Chemin surélevé préservant les piétons et les immeubles des salissures (en particulier du crottin de cheval et des eaux de ruissellement)
Fonction esthétique	Élément contribuant aux effets de perspective, à la lisibilité et à l'homogénéité de la rue (notamment par son orientation, son aspect et son chromatisme)
Fonction sociale	Espace de rencontres et d'échanges
Fonction commerciale	Espace permettant la pratique du lèche-vitrine ou le placement de terrasses de cafés
Fonction récréative	Espace propice à la pratique de la promenade
Fonction circulatoire	Moyen de sécuriser la circulation piétonne et d'améliorer l'efficacité de la circulation des véhicules par une séparation des trafics (passage progressif de refuge occasionnel à espace permanent et obligatoire)
Fonction sémiotique	Participe à un système de signes indiquant l'itinéraire à suivre (repérage), la rupture de la hiérarchie modale (porte cochère) ou le prestige d'un espace ("beaux quartiers")

Figure 1. Entrée du Parc Royal (vue depuis la place Royale) avec, à gauche, la rue Royale, photographie prise au tournant des 19^e et 20^e siècles

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDU



Le quartier Royal, aménagé à la fin du 18^e siècle, est conçu prioritairement pour la pratique de la promenade. Bien que la place Royale et les rues entourant le Parc Royal soient pourvues de trottoirs, les piétons peuvent, jusqu'au début du 20^e siècle, circuler librement sur l'entièreté de la voirie. La mise en scène urbaine ne peut d'ailleurs s'apprécier pleinement que si les piétons peuvent accéder au centre de la place (point de vue unique permettant d'apprécier les détails de la statue, les effets de symétrie bilatérale des façades environnantes et les perspectives urbaines) et circuler librement, en ligne droite, du centre de la place à l'entrée du parc (la perspective vers l'entrée de celui-ci depuis le centre de la place invitant le promeneur à s'y rendre pour poursuivre sa promenade). Comme le montre la photographie reproduite ici, jusqu'au début du 20^e siècle, les piétons empruntaient la chaussée pour relier le centre de la place et l'entrée du parc, ce qui favorisait l'intelligibilité du quartier comme un tout cohérent. La ségrégation modale a ensuite entraîné une fragmentation de l'espace, altérant la lisibilité de cet ensemble patrimonial remarquable.

1.1.4. Des réponses spécifiques aux problèmes de mobilité posés par la tenue des marchés et des spectacles

La tenue des marchés et des spectacles entraîne fréquemment des problèmes de mobilité particulièrement aigus, ce qui amène les autorités à introduire, au tournant des 18^e et 19^e siècles, une série d'innovations architecturales, urbanistiques et réglementaires (Knaepen, Loir et Wilkin, 2015 ; Loir et Traversier, 2013).

La plupart des marchés se tiennent encore en plein air, dans l'espace public. Ils occupent de manière éphémère – une ou plusieurs fois par semaine – nombre de places et de rues bruxelloises où ils occasionnent d'importants embarras de circulation. En effet, ils occupent une partie substantielle de la voirie, drainent des véhicules utilitaires chargés de livrer des marchandises et attirent de nombreux habitants venus les acquérir. Dans le courant du 18^e siècle, les autorités adoptent différentes mesures en vue de limiter ces problèmes de circulation : meilleure coordination des horaires, changements de localisation, réglementation de la circulation et du stationnement (dans le cas du marché aux grains), mais aussi amélioration de l'organisation spatiale avec la délimitation (par marquage au sol ou clôtures) de l'espace dévolu au marché et ce, afin de réserver un passage pour les piétons, voire les véhicules (Lannoye, 2015). Ainsi, la recherche de solutions aux problèmes de mobilité posés par la tenue des marchés entraîne une division de l'espace public permettant de distinguer les activités commerciales de la circulation

ordinaire. L'aménagement de la place du Nouveau Marché aux Grains (1787-1789) est le projet le plus abouti. Cette vaste place conçue spécifiquement pour accueillir le commerce des grains est dotée d'un marquage au sol formant un rectangle coupé par deux passages dans l'axe des rues y donnant accès et ce, pour permettre de traverser la place, même lors de la tenue du marché. La réalisation de trottoirs et l'usage systématique du pan-coupé à l'angle des rues d'accès (procédé qui permet d'améliorer la visibilité et la négociation des virages) témoignent également du caractère novateur de cette place (Duquenne, 2009).

La tenue d'un spectacle, comme celle d'un marché, pose des défis en matière de mobilité. L'arrivée et le départ de centaines de spectateurs ainsi que le stationnement des nombreux véhicules⁶ imposent la mise en place de solutions architecturales, urbanistiques et réglementaires novatrices (Loir et Traversier, 2013). Ainsi, au Théâtre de la Monnaie, un règlement édicté en 1769 instaure un sens unique de circulation, organise le stationnement en file, suspend la circulation devant l'édifice pendant la durée du spectacle et impose une reprise rapide des spectateurs par les cochers à la fin de celui-ci. Dès avant 1781, un trottoir est construit devant ce théâtre et ce, alors qu'il n'en existe encore qu'au quartier Royal. Face à l'encombrement de celui-ci

⁶ C'est aux abords des salles de spectacles que l'on trouve, jusqu'au 19^e siècle, la plus grande concentration de véhicules en stationnement. En effet, les spectacles attirent un grand nombre de privilégiés qui s'y rendent en voiture et leur cocher peut stationner pendant la durée du spectacle. Il s'agit là d'une exception puisque, nous le verrons, il est normalement interdit de stationner en voirie.

Figure 2. Le Théâtre royal de la Monnaie, lithographie de Gibèle, d'après Jean-Baptiste de Noter et Jean-Baptiste Madou, lithographie réalisée vers 1835-1840

Source : Archives de la Ville de Bruxelles



Le nouveau Théâtre royal de la Monnaie innove en matière de circulation. Pour des raisons de sécurité, vu l'affluence lors de la tenue des spectacles, divers dispositifs visent à séparer les modes de transport : avant-corps à portique carrossable, escalier, galerie piétonne longeant les côtés et l'arrière de

l'édifice, trottoirs délimités par des bornes reliées par des chaînes le long des façades de maisons entourant le théâtre, et passage couvert (à droite sur la lithographie reproduite ici) permettant aux piétons de passer de la rue de la Reine à la rue de l'Écuyer.

avant et après le spectacle, en particulier à cause de la présence des éclaireurs (personnes munies d'une torche pour accompagner les spectateurs vers leur voiture ou leur domicile), celui-ci est, dès 1786, élargi, prolongé jusqu'à la station de fiacres et fait l'objet d'une réglementation tout à fait singulière pour l'époque. Il est, en effet, défendu "à toutes personnes et nommément aux éclaireurs de se tenir et de s'arrêter à l'heure que le public se rend au spectacle pendant la comédie et pendant que l'on en sort dans le trottoir" (citation reprise dans Loir, 2013b : 120). Le cas spécifique de la gestion de la circulation au Théâtre de la Monnaie amène les autorités à faire, de la portion de trottoir située devant cet édifice, un espace de flux où l'immobilité est proscrite, ce qui se distingue de la conception plurifonctionnelle du trottoir alors en vigueur.

Un nouveau Théâtre de la Monnaie est édifié entre 1817 et 1819 ; il est pensé pour faciliter plus encore la circulation des spectateurs venant aussi bien à pied qu'en voiture. C'est un édifice isolé, précédé d'un avant-corps à portique carrossable et entouré d'une galerie piétonne. L'ensemble du quartier est alors réaménagé, offrant une vaste place pouvant servir d'aire de stationnement, ainsi que trois nouvelles artères entourant l'édifice bordées de trottoirs délimités par des bornes reliées par des chaînes. Un passage couvert, certes encore modeste, mais le premier à Bruxelles, permet aux piétons de passer de la rue de la Reine, longeant le théâtre, à la rue de l'Écuyer, en toute sécurité et à l'abri des intempéries. L'éclairage au gaz est introduit pour l'occasion, facilitant la circulation nocturne, particulièrement dense après les spectacles donnés en soirée.

1.2. Transition : l'espace disputé entre les divers usagers et les premières tentatives de ségrégation (1835-1935)

En 1835, l'introduction précoce du chemin de fer en Belgique inaugure la révolution des transports. En ce qui concerne le processus de passage de l'espace partagé à la ségrégation modale, les années 1830 marquent le début d'une longue phase de transition de près d'un siècle. Nous verrons que, durant cette période, l'espace public est disputé entre les divers usagers, que la voirie est progressivement vouée quasi exclusivement à la circulation, que l'aménagement des trottoirs fait l'objet d'une attention particulière, et enfin que les premières tentatives de ségrégation visent principalement à concilier la circulation ordinaire et la pratique de la promenade.

1.2.1. La révolution des transports

L'arrivée du chemin de fer, en 1835, inaugure la révolution des transports d'un point de vue technologique, substituant la traction mécanique à la traction animale, mais elle entraîne aussi la naissance des transports collectifs bruxellois avec la mise en place, la même année, d'un réseau d'omnibus. Ces vastes voitures hippomobiles prolongent, à l'intérieur de la ville, le réseau de chemins de fer interurbains. Ensuite, dans le dernier tiers du 19^e siècle, les tramways hippomobiles, puis les tramways électriques permettront d'améliorer le réseau de transports collectifs intra- et péri-urbains. Quant aux transports individuels, ils sont eux aussi marqués par des innovations, successivement avec les vélocipèdes, puis, au tournant des 19^e et 20^e siècles, les automobiles et les motocycles. En outre, l'offre de taxis

("fiacres") s'enrichit fortement durant cette période⁷. Jusqu'au début des années 1920, la traction attelée reste toutefois majoritaire, les automobiles étant encore peu nombreuses. Comme en témoignent les premiers films sur Bruxelles, de la fin du 19^e et du début du 20^e siècle, l'espace viaire est investi par une diversité de modes de transport⁸. Coexistent, à cette époque, piétons, voitures attelées par des chevaux ou par des chiens, voitures à bras, brouettes, vélocipèdes et quelques rares automobiles. La diversification des transports se double d'une augmentation du trafic et ce, sous l'influence de différents facteurs : la croissance démographique qui entraîne une augmentation du nombre de personnes se déplaçant, la première phase de l'étalement urbain qui allonge les distances parcourues, la révolution industrielle qui s'accompagne d'une augmentation du trafic de marchandises, et le développement des loisirs et du tourisme qui entraîne un trafic supplémentaire.

Les possibilités de déplacements proposées par l'offre de transport s'élargissent fortement. Dit autrement, la motilité de la plupart des Bruxellois, c'est-à-dire leur capital en termes de mobilité (sur cette notion, voir Lebrun et al., 2013 : 30 sq.), s'est largement accrue, même en ce qui concerne la marche. Les représentations que les privilégiés se font de la marche à pied ont progressivement évolué au point que ce mode de déplacement jouit d'une image positive, comme en témoigne le succès de la figure du "flâneur" au 19^e siècle. À l'inverse, les personnes issues de milieux plus modestes et qui, jusqu'ici, ne se déplaçaient qu'à pied, ont pour la première fois des alternatives. La possession d'une voiture individuelle s'est quelque peu démocratisée, même si elle reste onéreuse. Mais la diminution du prix des fiacres et surtout la mise en place d'un service de transports collectifs (omnibus, tramways) leur donnent accès à d'autres modes de déplacement. Dès la fin des années 1830, cette évolution est perceptible dans les guides de voyages. En 1839, *Le Promeneur dans Bruxelles* conseille ainsi les étrangers : "Si vous n'avez pas encore vu Bruxelles, il vous faut un conducteur que vous payerez". En effet, l'auteur du guide explique que ce mode de déplacement est possible "à Bruxelles, surtout, où nous voyons aux fiacres antiques s'adjoindre tous les jours tant de voies nouvelles et économiques de locomotion, les vigilantes si commodes et les omnibus à 25 centimes qui parcourent maintenant la ville en tous sens, à toutes heures" (Mauvy, 1839 : 31-32).

C'est cet élargissement des pratiques de déplacement qui facilite, voire rend possible, le premier étalement urbain qui s'amorce dans les années 1830 (Zitouni, 2010). En effet, les communes de la Première Couronne commencent alors à s'urbaniser. L'échelle de la ville est bouleversée, les distances entre le centre (Grand-Place) et les limites de la ville ont plus que doublé. Vers 1930, il faut en effet parcourir environ 5 km, soit marcher environ 1 heure, pour atteindre le centre depuis les zones les plus récemment urbanisées. Pour la première fois de son histoire, Bruxelles s'étend au-delà des limites de la "ville marchable" ; l'extension urbaine entraîne un allongement des distances quotidiennes, ce qui diminue l'efficacité de la marche. La part modale de la marche à pied reste majoritaire, mais tend, dès lors, à se compléter par d'autres modes de déplacement. Les transports en commun permettent de modifier le rapport de l'espace-temps en diminuant l'impact de la durée sur la distance. La combinaison intermodale marche et transports en commun devient de plus en plus fréquente.

⁷ En 1857, Bruxelles comptabilise 37 stations de fiacres accueillant un total théorique de 365 voitures, contre 80 fiacres répartis sur seulement 4 emplacements en 1786 (Wauters, 1857 : 186).

⁸ Voir en particulier *Cinq vues de Bruxelles* (1897), *Bruxelles en 10 minutes* (1908) et *Toto et sa sœur en bombe à Bruxelles* (1909), trois films récemment édités en DVD par la Cinematek sous le titre *Bruxelles. Ville en images* (2014).

C'est une véritable transformation systémique de la mobilité et de l'espace urbain qui s'opère durant cette période. Une discussion à la séance du Conseil communal du 7 mars 1870, sur l'opportunité de développer un réseau de "chemins de fer américains" (c'est-à-dire de tramways hippomobiles) résume bien les liens entre les différents éléments : révolution des transports, extension urbaine, allongement des distances entre le domicile et le lieu de travail, accélération de la mobilité, démocratisation des transports. Voici comment s'exprime Durant, l'un des membres du Conseil communal :

"Les chemins de fer américains me paraissent appelés à rendre à l'intérieur des villes les mêmes services que les chemins de fer ordinaires à l'intérieur du pays. Et, par chemin de fer américain, j'entends tout moyen de locomotion plus rapide que les moyens ordinaires, omnibus, vigilantes, etc. Dans une agglomération de 300.000 habitants comme la nôtre, ce moyen est particulièrement utile. Les communications du centre aux extrémités ne sont pas bien assises. Les faubourgs ont fait leurs voies de communication comme ils le voulaient, sans se préoccuper de la ville de Bruxelles. La capitale a peu de logements pour la population pauvre. La population peu aisée cherche à Bruxelles ses moyens d'existence et son travail ; elle cherche son logement au dehors, là où les loyers sont moins chers. Pour le voyageur de commerce, le petit négociant, l'ouvrier, il faut le chemin de fer américain, ou tout autre système de locomotion qui, à un prix modique, 15 ou 20 centimes, le transporte au cœur de Bruxelles. C'est pourquoi tous les moyens de transport qui auront pour but de faciliter et d'accélérer à bon marché les communications entre le centre de la ville et les extrémités, me paraissent appelés à un grand avenir" (Bulletin communal de la Ville de Bruxelles, 1870 ; 116).

Le présent extrait témoigne notamment du souhait d'accélérer les déplacements au 19^e siècle. Comme l'a montré Christophe Studeny, à partir du cas français "Une étude de la vitesse montre ainsi comment, de 1770 à 1870, la révolution des transports a bouleversé le rapport espace-temps, et transformé radicalement l'étalon de la durée, qui passe du jour à l'heure comme repère. Le déplacement progressif du rythme du pas au trot s'emballa ensuite jusqu'au plafond du galop, pour être rompu brutalement par la propulsion à toute vapeur, provoquant l'inexorable accélération de la France" (Studeny, 2009). Dans cette accélération, le chemin de fer a joué un rôle majeur. Même si à ses débuts, la vitesse des locomotives (environ 40 km/h) reste encore modeste, cela introduit, pour la première fois, un écart entre la vitesse de déplacement entre les villes (en chemins de fer) et dans l'espace urbain. Dans les villes, la vitesse n'accélère que très peu au 19^e siècle. Dans Bruxelles, la circulation urbaine ne dépasse guère les 15 km/h. En effet, les voitures attelées et les cavaliers doivent circuler au pas, parfois au trot (la vitesse moyenne de cette allure est de 14 km/h), mais le galop est rigoureusement proscrit dans la ville. Quant aux automobiles et motocycles, selon l'arrêté royal de 1899, leur circulation ne peut être supérieure à 10 km/h dans les agglomérations. Le différentiel entre les vitesses intra- et interurbaines est souligné par les contemporains, et ce dès les débuts de l'implantation du chemin de fer. En 1838, dans le cadre des débats sur le lieu d'implantation de la première gare du Nord, les auteurs d'un des projets notent :

"il ne faut point perdre de vue que l'économie du temps, si essentielle pour les voyageurs, est toute relative à la vitesse du trajet, et que, pour qui ne met qu'une heure à venir d'Anvers à Bruxelles, quinze minutes perdues en allant chercher le centre des affaires, représentent le quart du voyage entier" (Guilmin et Vergaelen, 1838 : 4).

À partir des années 1840, la gestion du trafic et la lutte contre les encombrements urbains deviennent des priorités pour les pouvoirs publics⁹. La diversification des modes de transport, l'intensification du trafic et les nouvelles exigences en matière de vitesse imposent une profonde réorganisation de l'espace public, tant en termes de pratiques que d'aménagements de voirie.

1.2.2. La voirie est quasi exclusivement vouée à la circulation

Comme l'a montré Sabine Barles pour Paris (Barles, 2001), la voirie est quasi exclusivement vouée à la circulation à partir des années 1830-1840. Dans ce contexte, les activités autres que circulatoires et qui se déroulaient traditionnellement sur la voirie publique sont progressivement interdites, l'espace public perdant son caractère plurifonctionnel. À Bruxelles, le phénomène est déjà perceptible sous la période hollandaise (en particulier dans le règlement de la voirie de 1827, voir Loir, 2009 : 294-295), mais il s'accélère surtout à partir des années 1840. Certaines activités commerciales sont déplacées dans des marchés couverts, les jeux d'enfants sont interdits à l'exception de certaines allées du Parc royal, les abattoirs sont repoussés en périphérie, ce qui permet de limiter la présence des bestiaux. Le colportage, les activités des commissionnaires (personnes chargées de porter paquets et bagages), le ramassage des déchets, les déménagements, le déchargement et l'approvisionnement de combustibles (bois et charbon), les étalages de boutiques et les terrasses de café sont strictement réglementés pour limiter les encombrements. Les autorités multiplient les règlements dans les années 1840-1860, redéfinissant les pratiques sur l'espace viaire. On peut distinguer quatre types de règlements selon leur objet : les règlements portant sur les activités pouvant entraver la circulation (marchés, commissionnaires, terrasses, colportage, stationnement), les règlements portant sur des lieux et des événements posant des problèmes de mobilité spécifiques (promenades, spectacles, fêtes et cortèges), les règlements portant sur les modes de transport (fiacres, omnibus, tramways) et des règlements portant sur la circulation en général (1860 au niveau bruxellois et 1899 au niveau national). Le développement de nouveaux modes de transport entraîne des négociations nouvelles et des conflits dans l'espace public. La réglementation vise notamment à organiser la cohabitation des circulations attelée, piétonne, ferrée, puis cycliste et automobile. L'optimisation et la pacification de la circulation passent aussi par une progressive uniformisation des usages et des pratiques : la circulation à droite s'impose progressivement, la limitation de la vitesse, la limitation du nombre de chevaux, etc.

Notons également que la voirie est vouée à la circulation et non au stationnement. L'interdiction de stationner sur la voie publique est réaffirmée tout au long du 19^e siècle. Le stationnement de longue durée est illicite, un véhicule ne peut être à l'arrêt plus longtemps que nécessaire pour laisser monter et descendre des personnes, ou charger et décharger des biens (marchandises et matériaux). Deux exceptions : le stationnement des fiacres aux stations qui leur sont destinées et celui des voitures de spectateurs aux abords du Théâtre de la Monnaie pendant la durée des spectacles.

⁹ Ce phénomène se développera encore durant la seconde moitié du 20^e siècle (voir la contribution de Pierre Lannoy dans le présent Cahier).

1.2.3. La question des trottoirs

Pour faire face aux problèmes de circulation, outre les mesures réglementaires, sont également développées des solutions architecturales et urbanistiques. La seconde moitié du 19^e siècle se caractérise ainsi par la construction de marchés couverts pour désengorger les rues et places dévolues aux activités commerciales, le percement d'artères urbaines pour accéder rapidement et aisément au centre-ville, le redressement et l'élargissement progressif d'une partie du réseau viarie ancien pour y faciliter la circulation, l'alignement des façades et la limitation des saillies pour ne pas gêner la circulation piétonne, le recours aux plantations (allées/contre-allées) pour

différencier les modes et types de circulation, l'usage de nouveaux matériaux pour améliorer la chaussée, l'aménagement de trottoirs, de passages couverts et de parcs pour la circulation piétonne, le traitement spécifique des carrefours (carrefours à angles droits, à pans-coupés, ronds-points), la réalisation de voies de desserte pour séparer la circulation locale de la circulation de transit, le démantèlement des remparts et l'aménagement de boulevards extérieurs permettant de contourner la ville, la planification des équipements pour faciliter l'accès et limiter les encombrements (abattoirs, théâtres, gares), le placement de rails ferrés pour le réseau de tramway, mais aussi l'amélioration de l'éclairage public (au gaz) pour la sécurité et le confort de la circulation vespérale.

Figure 3. *Projet de chemin de fer de la jonction des deux stations du Nord et du Midi, à Bruxelles*, Bruxelles, B.-J. Van Dooren, 1858 (Victor Besme architecte et Canelle graveur)

Source : Collection particulière



Dès les années 1850, des projets de jonctions ferroviaires entre les gares du Midi et du Nord sont imaginés. Celui de l'ingénieur des Ponts et Chaussées Wellens et du jeune architecte Victor Besme, publié en 1858 et non réalisé, témoigne du souci d'adapter la voirie et les pratiques à l'arrivée des chemins de fer. Ils proposent une longue artère rectiligne d'une largeur de 30 mètres à l'emplacement du cours de la Senne. En termes de voirie, une double voie de chemin de fer occupe, sur environ huit mètres de largeur, le centre de la chaussée ; son espace est délimité par une grille pourvue de nombreux réverbères et interrompue par des passages à niveau. Le long de cette grille est aménagé un premier trottoir. Vient ensuite la chaussée puis un second trottoir, particulièrement large, le long des façades des immeubles. L'arrivée du chemin de fer en milieu urbain impose de nouvelles pratiques en matière de partage de la voirie. Elle inaugure une première séparation des modes de transport et une définition des priorités de circulation. Les voies de chemin de fer, au centre de l'artère, sont en effet exclusivement

réservées à la circulation des trains, formant ainsi une limite franchissable uniquement à certains endroits (les passages à niveau) et à certains moments (lorsque la barrière du passage à niveau est levée). Dans le dernier tiers du 19^e siècle, l'aménagement des premiers rails du tramway bruxellois posera des questions similaires sans toutefois qu'il n'amène de séparation stricte des modes de transport. Sur la chaussée ici représentée, c'est encore la circulation mixte entre voitures et piétons qui est appliquée, même si l'auteur de la lithographie représente majoritairement des piétons sur les trottoirs, mais aussi en train de traverser librement (en l'absence de passage piétons et de feux de circulation), ou attendant devant la barrière du passage à niveau ; par contre peu de personnes circulent au milieu de la chaussée. Notons que la pratique, pour les conducteurs, de circuler à droite n'est pas encore d'application et qu'aucun véhicule ne stationne sur la chaussée.

D'un point de vue urbanistique, les débats sur le partage de l'espace public se cristallisent tout particulièrement sur la question des trottoirs, surtout dans les années 1838-1846. En 1838, le Conseil central de Salubrité publique de Bruxelles s'interroge sur les moyens d'améliorer le réseau de trottoirs ; il dresse un constat critique sur la situation : à part quelques quartiers récents (quartier Royal, quartier de la Monnaie, boulevards extérieurs), les trottoirs sont étroits, irréguliers, dangereux, voire inexistant. S'ensuivent plusieurs années de débats au sein du Conseil central de Salubrité publique, du Conseil communal de la Ville de Bruxelles et dans la presse, qui aboutissent à l'élaboration et à l'adoption d'un règlement organique sur les trottoirs en 1846. Durant la seconde moitié du 19^e siècle, le réseau de trottoirs s'améliore et s'étend progressivement, au gré des embellissements, à quasi l'ensemble de l'espace urbain.

Comme le relève, en 1845, l'inspecteur-voyer Charles Vanderstraeten, membre du Conseil central de Salubrité publique, la question de la largeur des trottoirs témoigne de la place que l'on accorde aux piétons, c'est-à-dire à l'usager faible :

"Avant de traiter le premier point, celui relatif à la largeur à donner aux trottoirs, il importe de ne pas perdre de vue qu'à Bruxelles le nombre de piétons est à celui des voitures comme 100 est à 1, et que s'il y a danger pour les piétons à être heurtés par une voiture, celle-ci n'a rien à craindre du contact des gens qui vont à pied. Ainsi se trouvent en présence d'une part le fort et le faible, et d'autre part l'intérêt du plus grand nombre opposé à celui du plus petit. Lorsqu'il s'agit d'ouvrages d'utilité publique, il n'y a pas à balancer entre ces divers intérêts ; il faut que celui du plus grand nombre l'emporte, de même que protection est due au faible contre le fort" (Vanderstraeten, 1845:6).

La présence de plus en plus généralisée des trottoirs ne signifie pas, à l'époque, que la ségrégation modale soit strictement appliquée. Les autorités tentent d'inviter le piéton à les utiliser, mais sans le contraindre. Différentes mesures sont prises. C'est d'abord l'élargissement des trottoirs à 3 mètres dont le premier exemple, à la rue du Midi, vise explicitement à inviter le piéton à ne plus emprunter la chaussée :

"au moyen de trottoirs semblables, les piétons pourront contracter la bonne habitude de se servir uniquement de ceux-ci & de cette manière, abandonner pour leur commodité & leur sûreté, le pavage des rues aux voitures & aux cavaliers : tel est l'exemple qu'offrent déjà Paris & Londres où l'on donne toute la largeur possible à la partie de la voie publique destinée à la circulation pédestre"¹⁰.

Les autorités limitent également les activités autres que la circulation sur les trottoirs, leur faisant ainsi progressivement perdre leur plurifonctionnalité. L'ordonnance de 1860 précise, par exemple, que le trottoir doit être libéré de toute entrave : "Il est défendu de faire circuler ou stationner sur les trottoirs des chevaux, voitures, charrettes, brouettes, etc. ; d'y faire rouler des tonneaux, d'y placer des caisses, etc. ; d'y circuler avec des échelles, civières et autres fardeaux analogues et d'y déposer, même momentanément, aucun objet qui puisse gêner la circulation" (ordonnance de 1860, article 36). Si les piétons restent libres de circuler sur l'ensemble de l'espace public, ils doivent, comme le stipule l'arrêté du 4 août 1899, "se ranger pour livrer passage aux véhicules quelconques, bêtes de trait, bêtes de charge ou de

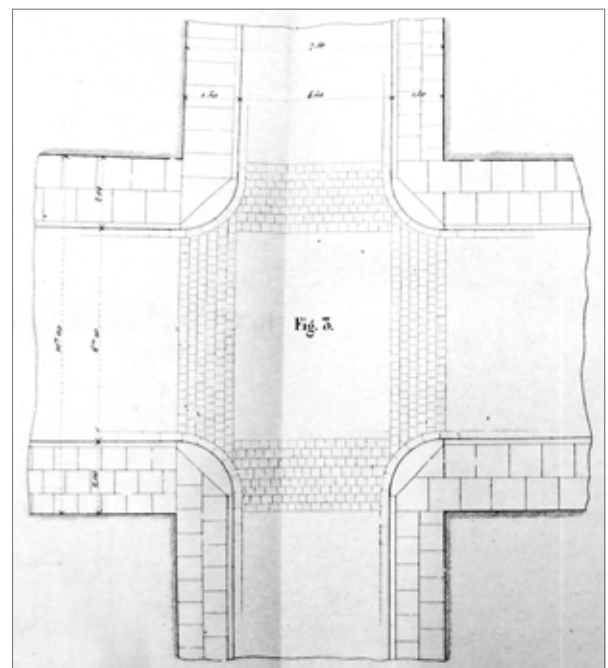
monture qu'ils rencontrent ou qui les dépassent. De leur côté, les conducteurs sont tenus d'avertir les piétons de leur approche soit au moyen d'appareils sonores, soit par des appels de la voix" (article 20). Dans les faits, à la fin du 19^e siècle, les piétons font de plus en plus fréquemment usage des trottoirs dans les artères où le trafic est intense à cause du danger croissant engendré par l'augmentation du nombre de véhicules et la saleté qui accompagne l'augmentation du nombre de chevaux.

Cette période voit aussi l'apparition des premiers dispositifs de traversée piétonne. Le Conseil central de Salubrité publique propose, dès 1838, des passages piétons. Comme l'indique le règlement des trottoirs de 1846, le passage piétons est alors conçu comme le prolongement des trottoirs offrant, sur la chaussée, un espace surélevé pour le confort des piétons : "Dans les carrefours, où la continuité des trottoirs se trouve forcément interrompue par l'intersection des rues, il sera établi un pavage spécial en pierres plates de 0m15 sur 0m25, maçonnées au besoin et assises sur un fond solide. Ce pavage, qui sera légèrement bombé, aura au moins la largeur du trottoir auquel il servira en quelque sorte de prolongement ; il coupera la rue transversale dans toute sa largeur"¹¹. Quelques passages piétons de ce type seront aménagés à Bruxelles, mais ils restent rares et non obligatoires au 19^e siècle.

La seconde moitié du 19^e siècle correspond à l'âge d'or du piéton dans l'espace urbain. Il circule encore quasi librement sur la chaussée tout en bénéficiant de l'amélioration du réseau de trottoirs, de la construction de passages couverts, de la multiplication de vitrines commerciales, mais aussi de nombreux lieux de promenade qui, nous allons le voir, combinent quelquefois, avec beaucoup de soin, circulation récréative et circulation ordinaire.

Figure 4. Projet de trottoirs et de traverses piétonnes proposé par le Conseil central de Salubrité publique de Bruxelles en 1838 dans le Rapport sur l'éclairage de la voie publique, le mode de pavage, les trottoirs et accotements [sic], l'indication du nom des rues et le numérotage des maisons

Source : Collection particulière



¹¹ Conseil central de Salubrité Publique, *Projet de règlement pour la construction et la rectification des trottoirs et l'établissement de pisseoirs publics*, [Bruxelles], 1846: 5.

¹⁰ Minute de la lettre de la section des travaux publics au conseil communal, le 12 mars 1840 (Archives de la Ville de Bruxelles, Travaux publics, 26157).

1.2.4. La ségrégation modale et fonctionnelle : concilier la circulation ordinaire et la pratique de la promenade

Nous avons vu qu'au tournant des 18^e et 19^e siècles, les nouveaux espaces voués à la pratique de la promenade ont joué un rôle précurseur dans le processus de séparation modale, notamment par la division entre allées et contre-allées. Durant la seconde moitié du 19^e siècle, la pratique de la promenade progresse encore et les espaces voués à ce loisir se multiplient, créant progressivement un réseau d'artères et de parcs à travers l'espace urbain.

L'aménagement de ces espaces de promenade contribue une nouvelle fois au renouvellement des formes urbaines en matière de séparation des trafics, particulièrement en ce qui concerne l'articulation, parfois difficile, entre circulation ordinaire et circulation récréative (c'est-à-dire, la promenade). Ces deux types de circulation diffèrent fondamentalement, tant au niveau de leur nature (la première est généralement vécue comme une contrainte, la seconde comme un agrément), que de leur objectif (atteindre une destination vs se déplacer pour le plaisir de se déplacer), du rythme (rapidité vs lenteur), des attentes en matière d'aménagement (efficacité des infrastructures vs qualité de l'espace public) et des logiques qui les sous-tendent (logique des flux vs logique des lieux).

Des conflits d'usage peuvent ainsi naître à propos des espaces mixtes. L'une des premières tensions remonte à la période hollandaise. En 1821, alors que les travaux d'aménagement des boulevards n'en sont qu'à leur début, dans le cadre d'une polémique sur le nombre de rangées d'arbres pour la section des boulevards septentrionaux, Antoine Barthélemy, membre de la Régence de Bruxelles, rétorque à l'un des riverains qui défendait l'idée que cet espace était avant tout voué à la promenade, en écrivant que "*Les boulevards ne sont que des promenades provisoires en attendant qu'ils deviennent des rues*" (Barthélemy, 1821 : 11-12).

Dans les premiers lieux de promenade du 18^e siècle (Allée Verte, Parc Royal), la circulation ordinaire était fortement limitée voire proscrite, ces espaces étant principalement, voire exclusivement, voués à ce loisir. Au 19^e siècle, lors de l'aménagement de certaines artères, les autorités tentent de concilier la circulation ordinaire et la pratique de la promenade en les séparant toutefois physiquement. La ségrégation modale déjà présente antérieurement (circulations attelée, cavalière et piétonne) se double d'une ségrégation fonctionnelle (circulation ordinaire et promenade), complexifiant et fragmentant d'autant plus l'espace public. Comme au 18^e siècle, c'est le recours aux plantations qui permet de réaliser la séparation (allées, contre-allées) et ce sont donc sur les artères plantées (dénommées boulevards et avenues) que l'on introduit ces formules. Ces dispositifs se développent surtout dans les années 1850-1870, particulièrement dans le cadre du réaménagement des boulevards extérieurs et de l'aménagement de l'avenue Louise qui mène à la promenade du Bois de la Cambre.

Dans le cas des boulevards extérieurs, nous venons de le voir, la question de cette conciliation se pose dès la phase de travaux. Elle se repose dans les années 1850, plus particulièrement pour la portion septentrionale et orientale des boulevards, c'est-à-dire celle qui longe plusieurs espaces de promenade et quartiers prestigieux : l'Allée Verte, le Jardin Botanique, le quartier Léopold en construction (avec le futur Parc Léopold), le quartier Royal (avec le Parc Royal), et le début de l'avenue Louise (alors encore à l'état de projet). Bref, cette portion des boulevards est un haut-lieu de promenade qui pourrait surtout être dévolu à la promenade en voiture.

Les débats sur leur réaménagement resurgissent à différentes occasions au Conseil communal durant les années 1850. La question porte principalement sur le revêtement de l'allée centrale qui, initialement pavée, pourrait être macadamisée, cette nouvelle technique d'empierrement des chaussées offrant un meilleur confort aux voitures. L'éclairage public est lui aussi évoqué à plusieurs reprises afin d'améliorer encore le confort de la promenade vespérale.

La discussion qui se tient au Conseil communal du 7 octobre 1850 sur les projets de réaménagement révèle bien la tension entre les deux types de circulation, le "roulage" des voitures et des charrettes et la "promenade" des équipages :

"Dès l'année dernière, nous nous proposons d'appeler votre attention sur l'état des boulevards et sur les moyens de les embellir. Bruxelles ne possède guère qu'une seule promenade pour les voitures, l'Allée-Verte. Encore est-elle fermée six mois sur douze, et des six mois retranchons les jours de pluie. Attrayants pour les piétons, les boulevards ne le sont pas pour les voitures. Leurs deux chaussées parallèles, l'une et l'autre pavées en grès ordinaire, semblent destinées plutôt au roulage qu'à la promenade. Y attirer les équipages ne serait pas difficile. Il n'y aurait rien à changer à la chaussée qui longe les maisons ; elle resterait ce qu'elle est, une rue ; ses dimensions suffiraient pour la circulation ordinaire des voitures et des charrettes. L'allée du milieu, exclusivement affectée désormais à la promenade, serait empierrée d'après la méthode à laquelle un ingénieur anglais a donné son nom. Le bruit et les cahots, les deux inconvénients qui rendent désagréable la fréquentation actuelle des boulevards, seraient supprimés ; des lignes de bordures en pierre de taille, coupées de distance en distance par des candélabres et des poteaux d'arrosage, s'étendraient le long des contre-allées. Bruxelles s'enrichirait ainsi d'une promenade plus saine que l'Allée-Verte" (Bulletin Communal de la Ville de Bruxelles, 7 octobre 1850 : 269).

Cinq ans plus tard, alors qu'un essai de macadamisation a été réalisé depuis un an, les arguments sont plus explicites encore concernant une spécialisation des voies :

"Quand on a créé les boulevards, on a réservé une allée aux piétons, une autre allée aux cavaliers. Mais pour les voitures, qu'a-t-on fait ? Pour elles, on s'est contenté de construire de simples chaussées. Or, la promenade en équipage n'offre pas grand charme sur une chaussée, sur un terrain pavé, quelque bon, quelque perfectionné que soit le pavement ; on roule toujours mieux sur du gravier ou sur un empierrement ; là du moins on n'est pas exposé aux secousses, aux cahots. Un empierrement n'aurait ici aucun des inconvénients qu'il présente dans les rues d'une ville, ou dans certaines promenades telles que les boulevards de Paris, qui ne sont point autre chose en réalité que des rues, des routes. Là, ce qui rend la fréquentation des voies empierrées féconde en désagréments de plus d'un genre, ce qui rend leur entretien coûteux, c'est que tout le monde s'en sert, c'est que tous y passent, les rouliers comme les cavaliers, les charrettes comme les voitures de luxe. Nos boulevards, au contraire, ont deux chaussées ; ils en ont même trois, si l'on compte le chemin de ronde : en empierrant une des trois, celle du centre, on l'affecterait à l'usage exclusif des promeneurs, des équipages ; les deux autres, on les réserverait au roulage, à la circulation ordinaire". (Bulletin Communal de la Ville de Bruxelles, 1^{er} octobre 1855 : 171).

Le résultat étant jugé satisfaisant, le projet est, en 1858, d'étendre encore la macadamisation, jusqu'à l'Allée Verte au nord et à l'embranchement de l'avenue Louise à l'est, créant ainsi un véritable réseau de promenade en attelage (Bulletin Communal de la Ville de Bruxelles, 4 octobre 1858 : 184).

La macadamisation de l'allée centrale des boulevards, qui est réalisée, crée donc un revêtement différencié selon les types de circulation puisque la chaussée longeant les immeubles et destinée au trafic ordinaire reste, elle, pavée. Ce dispositif est complété, en 1851 (en prévision du réaménagement) et en 1858 (après celui-ci), par une réglementation spécifique pour cette portion de boulevards, interdisant la circulation des véhicules utilitaires sur l'allée centrale. Le règlement de 1858 proclame :

"Il est défendu de faire circuler des chariots, charrettes et généralement toutes voitures non-suspendues ou destinées à transporter des fardeaux, dans l'allée du centre et dans les allées plantées du boulevard, depuis la Porte Louise jusqu'à celle de Schaerbeek exclusivement, de même que d'y conduire des charrettes à bras, d'y passer avec des brouettes ou des fardeaux d'un grand volume, tels qu'échelles, planches, civières, tonneaux, etc. [...] Les voitures prénommées, les charrettes et les fardeaux devront circuler sur la route pavée qui se trouve le long des maisons" (Règlement du 30 octobre 1858, art. 1^{er}).

Afin de tout de même permettre aux voitures et charrettes d'entrer et de sortir de la ville, les zones de l'allée centrale situées devant les différentes portes ne sont pas soumises à cette interdiction. Sur cette portion des boulevards, les entrées sont donc les seuls lieux où la circulation ordinaire croise les promeneurs en équipage.

Ce dispositif de voies aux revêtements différenciés séparant circulations ordinaire et récréative, connaîtra son apogée dans les années 1860 lors de l'aménagement de l'avenue Louise, artère de prestige reliant le Pentagone au Bois de la Cambre. Dès la phase de projets, les autorités tentent de concilier les fonctions de trafic ordinaire et de promenade. En 1849, un projet ne répondant pas à cette exigence est vivement critiqué :

"Au lieu d'être tout à la fois un chemin et une promenade, la route n'est plus qu'un chemin, une chaussée. Au lieu de constituer par elle-même un but de promenade, elle ne constitue plus qu'une voie de communication" (Bulletin communal de la Ville de Bruxelles, 5 mai 1849 : 319).

Finalement, l'avenue Louise qui sera aménagée dans les années 1860 combinera les deux exigences. Par le recours à divers procédés de séparation (plantations, bordures, bornes), à des revêtements différenciés (macadam, gravier, briquillons, pavement), et à des largeurs spécifiques (1 x 15 mètres, 2 x 11 mètres, 2 x 6 mètres, 2 x 3 mètres), l'espace viaire sera compartimenté en différentes voies adaptées chacune au mode de déplacement qui lui est destiné : des voies de dessertes latérales pour les véhicules utilitaires et l'accès des riverains, bordées de trottoirs, à l'allée centrale pour les attelages de promeneurs, en passant par la contre-allée piétonne et la contre-allée cavalière (Duquenne, 2007).

À l'approche de l'entrée du Bois de la Cambre, le dernier tronçon de l'avenue Louise (750 mètres, du rond-point à l'entrée du Bois de la Cambre) inverse la disposition, au profit des piétons, ces derniers circulant cette fois au centre de l'artère où est aménagé un terre-plein (29 mètres), orné de parterres et de sculptures, bordé de larges trottoirs-promenoirs (6 mètres contre 3 mètres dans le tronçon précédent) et de deux chaussées latérales

longées de trottoirs plus étroits. Il n'y a donc plus de distinction entre les deux types de circulation attelée (ordinaire et récréative). Quant au Bois de la Cambre lui-même, il s'agit d'un espace exclusivement voué, à l'origine, à la promenade, et ce, selon une formule de séparation modale puisqu'il est constitué d'un savant réseau de voies sinueuses et indépendantes de trois types : chemins piétonniers, allées cavalières et chaussées carrossables. Notons que si les voies pour piétons et cavaliers sont exclusivement réservées à ces usagers, la chaussée reste, comme ailleurs dans l'espace urbain, un espace partagé. Les piétons et les cavaliers ont le loisir de l'emprunter ou de la traverser n'importe où. Lorsque, au 20^e siècle, la chaussée sera exclusivement réservée aux automobiles (en transit et non plus en promenade) et que seuls quelques passages piétons seront aménagés, les parcours piétonniers du bois seront parfois brisés, les promeneurs à pied ne pouvant plus traverser la chaussée pour poursuivre le chemin qui leur est réservé.

1.2.5. Les difficultés d'adaptation du dispositif de ségrégation face à l'évolution des modes de transport : le cas des premiers tramways

Si le savant dispositif de ségrégation modale de l'avenue Louise permet de concilier les différents modes de déplacement existant au moment de cet aménagement, il présente aussi une certaine rigidité qui complique l'adaptation à l'évolution des pratiques de mobilité. Toute modification de ces pratiques peut altérer l'efficacité de la voirie, et nécessiter l'aménagement de nouveaux couloirs de circulation, non sans que cela pose des problèmes pratiques, l'espace viaire n'étant pas extensible. La disposition initiale est alors fortement perturbée. Pour l'avenue Louise et même le Bois de la Cambre, le problème se pose quelques années à peine après le début des travaux, suite au développement de la pratique du vélo et à l'introduction des premiers tramways. Dans le bois, les concepteurs du réseau de promenades différenciées n'ont en effet pas pu anticiper l'engouement pour le vélo comme loisir qui se développera dans le dernier tiers du 19^e siècle. L'absence de pistes cyclables met désormais à mal la cohérence du plan fondé sur le système ségrégatif. Sur l'avenue Louise, c'est l'introduction du tramway (ou chemin de fer américain, appelé aussi omnibus sur rail) qui bouleverse l'équilibre de la voirie. Le placement de rails pour les tramways est envisagé dès 1864, il sera réalisé en 1869 pour inaugurer la première ligne de tramway à Bruxelles, qui relie la Porte de Namur au Bois de la Cambre par l'avenue Louise. La question du placement des rails fait l'objet de nombreux débats. Au détriment de quelle portion cette nouvelle emprise doit-elle se faire ? Contrairement à aujourd'hui, les rails sont placés sur la chaussée centrale (dans sa partie gauche en venant de la Porte de Namur). Il s'agit d'abord d'une voie unique avec évitements (1869) puis d'une double voie (1873). Ainsi, attelages et tramways doivent se partager la chaussée.

Le développement des tramways dans le dernier tiers du 19^e siècle bouleversera l'équilibre de l'espace viaire et les pratiques dans de nombreuses artères bruxelloises qui, bien que récentes, n'avaient pas été conçues pour accueillir des rails ferrés. Rappelons toutefois que l'absence de stationnement de voitures offre, à l'époque, un espace de circulation assez large, ce qui explique que les tramways pouvaient passer dans des artères qui, aujourd'hui, nous semblent assez étroites eu égard à l'occupation de deux bandes pour le stationnement des véhicules.

Les premières artères bruxelloises où le placement de rails de tramways est conçu dès l'origine sont les boulevards centraux. Leur largeur de voirie

Figure 5. La première section de l'avenue Louise : allée centrale avec chaussée de 15 mètres de large en macadam destinée aux attelages, photographie prise vers 1894

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDU



Figure 6. La première section de l'avenue Louise : contre-allée de 11 mètres de large couverte de gravier pour les piétons, photographie prise vers 1910

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDU



Figure 7. La première section de l'avenue Louise : contre-allée de 11 mètres de large couverte de briquillon pour les cavaliers, photographie prise vers 1910

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDU



Figure 8. La première section de l'avenue Louise : chaussée latérale (il y en a une de chaque côté) de 6 mètres de large couverte de pavés pour la circulation locale et les véhicules utilitaires, bordée de trottoirs de 3 mètres pour les riverains, photographie prise vers 1920

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDU



permet de diviser la chaussée avec une double ligne de rails placée en son centre et un couloir de circulation de part et d'autre pour les autres véhicules. Cette chaussée est bordée de larges trottoirs-promenoirs invitant à la pratique du lèche-vitrine.

Durant les premières années qui suivent son introduction, le déplacement en tramway est volontiers associé à la pratique de la promenade. La première ligne de tramway, sur l'avenue Louise, est un agrément donnant accès à une prestigieuse promenade et, comme pour les attelages, le parcours de l'avenue elle-même s'apparente à une promenade. D'autres lignes présentent, au moins partiellement, la même fonction récréative. Ainsi, en 1885, les célèbres guides Baedeker conseillent aux touristes, pour un premier aperçu de la ville, de faire une promenade, en partie en tramway, sur les boulevards extérieurs :

"Quelques heures disponibles ne peuvent être guère mieux employées qu'à une promenade autour de la ville, en suivant les boulevards. À pied, il faut pour cela 1h. ½ à 2h., mais bien des personnes préféreront faire le tour en tramway, du moins dans les quartiers sud et de l'ouest" (Baedeker, 1885: 44).

Cependant, la présence des tramways s'intensifie, vu le succès de ce nouveau moyen de transport, au point de devenir, aux yeux de certains contemporains, un obstacle à la flânerie. Ainsi, James Vandrunen, écrivain et ingénieur agrégé de l'Université de Bruxelles, écrit, dans un ouvrage rassemblant une suite d'instantanés de la vie citadine intitulé de façon révélatrice *Le Trottoir* (Vandrunen, 1889: 60) : "On ne va plus flâner dans vos rues, on s'y dépêche, et le tramway règne en maître". Le témoignage de Vandrunen est à replacer dans un contexte plus général de dégradation de ce qu'on pourrait appeler l'ambiance urbaine au tournant des 19^e et 20^e siècles, suite à l'intensification de l'ensemble des trafics qui crée de plus en plus de nuisances : la vitesse, la poussière, le bruit des tramways sur les rails et celui des roues sur le pavé, les innombrables sonnettes et cris pour avertir les piétons des dangers, etc.

Figure 9. La seconde section de l'avenue Louise avec, au centre de la voie, un vaste terre-plein (29 mètres) bordé de larges trottoirs-promenoirs (6 mètres contre 3 mètres dans la section précédente) et de deux chaussées latérales longées de trottoirs, photographie prise vers 1910

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDJ



Figure 10. La seconde section de l'avenue Louise : l'entrée du Bois de la Cambre, formant une place quasiment en demi-cercle, que les piétons traversent librement pour se rendre de l'avenue Louise au bois, photographie prise vers 1910

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDJ



Figure 11. L'arrivée du tramway modifie l'équilibre de la division originelle de l'avenue Louise. Les rails sont placés sur l'allée centrale, photographie prise vers 1910

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDJ



1.3. Basculement: la consécration de l'espace ségrégué (1936)

Le 17 janvier 1936, un arrêté royal réglementant la circulation des piétons est édicté (*Pasinomie*, 6^e série, t. III, Bruxelles, Émile Bruylant, 1936 : 39-40). Il est désormais interdit à ceux-ci de circuler sur la chaussée. Cette mesure marque le basculement juridique dans le régime de la stricte séparation des trafics et la consécration du dispositif de ségrégation spatiale.

1.3.1. L'essor de l'automobile

Le nombre d'automobiles, encore très limité à l'aube du 20^e siècle, connaît une croissance importante durant l'entre-deux-guerres. Progressivement, l'automobile remplace l'hippomobile et fait concurrence aux transports collectifs, en particulier le tramway et le chemin de fer.

En augmentant la vitesse et en inaugurant la pratique du stationnement de longue durée en voirie (nous y reviendrons plus loin), la multiplication des automobiles complexifie plus encore l'usage et l'aménagement de l'espace public. Le stationnement limite l'espace dévolu à la circulation et la vitesse engendre de nouveaux dangers et des difficultés pratiques d'autant plus que, durant le premier tiers du 20^e siècle, les automobiles coexistent encore avec les voitures hippomobiles, les charrettes attelées à des chiens, les cavaliers, les tramways, etc. Notons la destitution progressive de la marche comme mode prioritaire. Dans ce contexte, les frictions entre les usagers se font plus fréquentes, ce qui aggrave une situation déjà tendue. La vitesse et le danger accélèrent le mouvement de ségrégation. Les activités sont repoussées hors de la voirie, y compris la promenade, qui se pratique dorénavant exclusivement dans les parcs ou en dehors des villes. Cela entraîne une évolution de la réglementation et aussi une adaptation de la voirie. L'une des premières voies de circulation à être conçues, dès l'origine, pour la circulation automobile est l'avenue des Nations (actuelle avenue Franklin D. Roosevelt) aménagée dans les années 1920.

Figure 12. L'avenue des Nations (actuelle avenue F.D. Roosevelt) en 1938

Source : *Bâtir*, 1938, 63, p. 70. – Centre de Documentation de Bruxelles Développement Urbain



L'avenue des Nations (actuelle av. F.D. Roosevelt), aménagée dans les années 1920, est l'une des premières artères bruxelloises à être conçue pour la circulation automobile. Cette longue artère (environ 2.650 mètres) offre aux automobilistes deux doubles bandes de circulation dans chaque sens avec terre-plein central herbeux.

Plusieurs associations de défense d'usagers de la route voient le jour, telles le Touring Club (fondé en 1895) et la Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre (fondée en 1934), la première défendant principalement les automobilistes, la seconde les piétons. Les tensions entre piétons et automobilistes sont particulièrement exacerbées durant l'entre-deux-guerres, comme en témoignent plusieurs publications émanant de ces institutions. En 1923, le Touring Club est à la base de la première brochure éducative à destination des piétons, le *Code du piéton*, dont l'objectif est de limiter au maximum la présence de ces derniers sur la chaussée, et donc, d'appliquer une ségrégation modale plus stricte (Delvin, 1923). Pour le Touring Club, les accidents sont trop souvent imputés aux automobilistes et aux cyclistes alors "qu'une bonne partie d'entre eux sont causés par l'insouciance et l'ignorance des piétons", dénonçant les "gens qui veulent marcher, c'est le cas de le dire, à travers tout et qui prétendent ne rien changer à leurs funestes habitudes" (p. 5). Selon cette brochure, les piétons doivent circuler quasi uniquement sur les trottoirs, auxquels on appliquerait les mêmes règles que pour les véhicules sur la chaussée : les piétons devraient circuler à droite du trottoir et dépasser par la gauche, ni trop vite (ce qui engendrerait une bousculade) ni trop lentement (ce qui provoquerait un encombrement). Cette conception remet bien sûr encore plus en cause la plurifonctionnalité des trottoirs, déjà entamée dans les décennies précédentes. Quant à la traversée de la chaussée par les piétons, elle fait l'objet de nombreuses recommandations, illustrées par des schémas désignant les endroits où la traversée, toujours à angle droit (la traversée diagonale serait proscrite), est la moins dangereuse. Par ailleurs, il est conseillé aux piétons de toujours laisser une distance d'au moins 5 mètres entre soi et tout véhicule, même si ce dernier est à l'arrêt. Les règles proposées par le *Code du piéton* sont conçues pour un piéton modèle correspondant à un homme valide en pleine force de l'âge. Ainsi, comme le reconnaît l'auteur de la publication, les personnes en état d'ivresse, les "infirmes", les "vieillards", les femmes portant des robes étroites ou des chaussures "de fantaisie", ainsi que les enfants sont dans un état de danger particulier. Ces catégories de piétons posent évidemment problème aux tenants du "tout à la circulation". Quelques propositions sont envisagées pour ceux-ci, comme la mise en place d'un "service de guides" pour les parcours les plus dangereux, service que les piétons paieraient en fonction de la distance parcourue. Pour les enfants, le *Code* propose l'instauration d'un cours de circulation pédestre, car "Tous les élèves de nos écoles sont déjà des piétons, en attendant qu'ils deviennent peut-être cyclistes, chauffeurs ou charretiers" (p. 28). Les parents doivent éviter les accidents à leurs jeunes enfants, sous peine de "négligence criminelle". L'auteur leur conseille de ne pas exposer les enfants aux "dangers de la rue" et de plutôt leur réserver un coin dans le jardin ou la cour. En outre, cette conception de l'espace public comme un danger amène l'auteur à proposer la création de véritables plaines de jeux, en dehors de la rue, "à l'abri des dangers du roulage". Après la suppression des activités autres que la circulation, ce sont quasi des catégories d'individus qui sont, si pas interdits de circulation, limités *de facto* dans leur liberté de circuler.

La Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, elle, défend bien sûr le point de vue des piétons. Elle critique les exigences de prudence qui leur sont imposées et souligne le fait qu'elles sont difficilement applicables aux enfants ; "Peut-on obtenir en tout temps d'un enfant une attention qui n'est pas de son âge ?" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1935 : 12), ajoutant que, dans les maisons modestes, il est difficile d'empêcher les enfants de sortir dans l'espace public pour se délasser. Toutefois, la Ligue ne remet pas en question la nécessité d'instaurer des règles pour

Figure 13. Page de garde de l'ouvrage de Dominique Delvin, *Le Code du piéton. Remèdes pratiques contre les Accidents de roulage*, Mons, Léon Dequesne, 1923 (Bibliothèque royale de Belgique). Ce Code du piéton, publié à l'initiative du Touring Club, vise à limiter la présence des piétons sur la chaussée et donc à appliquer une ségrégation modale plus stricte



les piétons : "Il est nécessaire qu'ils ne s'aventurent pas imprudemment et qu'ils s'astreignent à certaines règles de circulation engendrées par les circonstances nouvelles" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1935 : 12). Elle exige des trottoirs libérés de tout obstacle et des traversées piétonnes plus courtes et plus sûres, avalisant ainsi la conception qui ne prend en compte que la fonction circulatoire. Mais c'est surtout la vitesse qu'elle dénonce, notamment par le biais de sa devise : "La sécurité d'abord : la vie humaine avant la vitesse !". Les membres de la Ligue appellent à une modération drastique de la vitesse, ce qui les amène à prendre parti pour le rail dans le duel rail-route qui agite alors le monde des transports ; la route pouvant, selon eux, rester un lieu voué prioritairement à la circulation lente, alors que le chemin de fer, sur voies particulières, peut, lui, offrir une circulation rapide. Chiffres à l'appui, la ligue dénonce également l'emprise spatiale des automobiles sur l'espace public. La route, selon elle, doit être un espace partagé, car elle est la "voie de tout le monde" :

"La route est la voie de tout le monde, ouverte – ou devant l'être – aux piétons, aux cyclistes, aux voituriers lents, à tous ceux qui voyagent sans engin à essence, aussi bien qu'aux conducteurs d'autos et aux motocyclistes. [...] Ajoutons que la route est le domaine de tout le monde, et que tout le monde ne se sert pas d'un véhicule automobile. Les convenances de déplacement des piétons et, en général, de tout ce qui n'est pas 'chauffeur' comportent autant d'égards que celles de la circulation rapide" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1935 : 3-4).

Dans sa parution de novembre 1935, la Ligue insiste sur "le danger extrême et les incommodités pour les piétons des conditions actuelles de la circulation" et "la nécessité urgente pour la circulation pédestre d'être défendue si elle ne veut pas être sacrifiée totalement" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1935 : 19). Quelques semaines plus tard, une nouvelle législation imposera la ségrégation modale et reléguera le piéton uniquement sur le trottoir.

1.3.2. La soumission du piéton aux règles de circulation : de la jurisprudence à la nouvelle législation

Le premier tiers du 20^e siècle est traversé par une controverse sur la question de savoir si le piéton doit être soumis aux règles de circulation. Juridiquement, le piéton ne peut être sanctionné pénalement puisque les règlements, comme la loi organique de 1899, ne sont applicables qu'aux véhicules. En l'absence d'un cadre réglementaire appliqué aux piétons, la jurisprudence témoigne des hésitations des autorités judiciaires. À propos d'un accident à la porte de Namur, entre un piéton et une automobile, le Tribunal de Bruxelles précise le 6 janvier 1914 :

"L'usage des voies publiques appartient à la collectivité des citoyens ; ce n'est pas trop exiger que de vouloir que ceux qui y circulent autrement qu'en automobile le puissent faire librement, paisiblement et sans danger, en se conformant aux règles de la prudence et de l'attention ordinaires ; l'allure des automobiles, dans les agglomérations urbaines, doit, en tout état de cause, être vraiment modérée, en tenant compte attentivement et dans une juste mesure des circonstances spéciales de temps et de lieu" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t. 3 : 780).

Toutefois, de nombreux arrêts rendus par les Cours et Tribunaux témoignent d'un certain durcissement à l'égard des piétons. Le piéton est jugé de plus en plus fréquemment, au moins partiellement, responsable des accidents puisqu'il prend des risques en empruntant la chaussée. La jurisprudence stipule de plus en plus que les piétons ne devraient s'aventurer sur la chaussée qu'avec beaucoup de prudence et ne devraient traverser que par le chemin le plus court, c'est-à-dire perpendiculairement à la chaussée. En 1908, il est précisé : "Il est permis à chacun de faire usage de la rue plutôt que du trottoir ; mais le piéton exerce ce droit à ses risques et périls" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t.3 : 778-779). En 1909, une autre décision judiciaire proclame que "Le piéton est tenu, dans les rues de Bruxelles, de veiller constamment sur sa propre sécurité, surtout quand il suit ou traverse la chaussée. Il manque de prévoyance et est responsable de l'accident dont il est victime s'il traverse une rue sans entendre les appels de trompe du conducteur d'une automobile ni les cris des passants l'avertissant du danger qu'il court" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t.3 : 778-779). Même sur le trottoir, le piéton doit rester vigilant, notamment à cause des sorties de garage d'où peuvent surgir des voitures. En cas d'accident de ce type, la jurisprudence tend à attribuer au moins partiellement la responsabilité au piéton. À propos d'un accident survenu à Anderlecht en 1934, il est stipulé que : "Lorsqu'un piéton est renversé sur un trottoir par une automobile sortant d'un garage, qu'il résulte des éléments de la cause que la voiture, poussée à bras d'homme, roulait lentement, que la victime habitait la même rue, tout près du garage, même si aucune distraction n'est matériellement établie dans le chef du piéton, une partie de la

responsabilité de l'accident qui peut être estimée à un tiers doit être retenue à sa charge [...]" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t.4 : 390).

L'essor de l'automobile amène les autorités à redéfinir les règles applicables à la circulation en les adaptant tout particulièrement à ce mode de transport. Ainsi, l'arrêté royal du 1^{er} février 1934 revoit en profondeur la loi du 1^{er} août 1899 et l'arrêté royal du 4 août 1899 qui organisaient, pour la première fois, la police du roulage à l'échelle nationale, mais qui, s'ils faisaient déjà mention des automobiles, n'avaient pas pensé la réglementation en fonction de celles-ci. L'arrêté de 1934 est beaucoup plus développé (311 articles en 1899 contre 154 articles en 1934) et tient notamment compte des conventions internationales de 1926 et 1931 sur la circulation automobile et la signalisation routière, à replacer dans le contexte de l'émergence du "traffic engineering" durant l'entre-deux-guerres (Lannoy, 1999). En termes de partage de l'espace public, ce sont les articles concernant la vitesse, le stationnement et le piéton qui sont les plus importants.

Entre 1899 et 1934, l'automobile impose progressivement sa vitesse à l'espace urbain, la législation passant d'une limite de 10 km/h à la notion de "maîtrise de sa vitesse" accompagnée d'une limitation, non généralisée, allant jusqu'à 65 km/h. En 1934, les usagers dont l'allure normale maximum est inférieure à 20 km/h, soit déjà le double de la limitation de 1899, sont regroupés dans une catégorie dénommée "usagers à marche lente". Cette accélération du trafic automobile et sa coexistence avec des circulations lentes poussent les autorités à séparer de plus en plus strictement les modes selon leur vitesse.

Cette nouvelle exigence d'accélération de la part des automobilistes entraîne la relégation, quasi définitive, des piétons sur les trottoirs. En 1899, les piétons doivent se ranger pour livrer le passage aux véhicules, mais ils ne sont pas interdits de circulation sur la chaussée. L'article 22 (2-4) va plus loin : les piétons ne peuvent emprunter la chaussée que si les trottoirs ou autres accotements sont impraticables ou encombrés ; il innove également en réglementant pour la première fois la traversée piétonne, stipulant qu'elle doit se faire "avec prudence et célérité". Toutefois, la jurisprudence hésite, l'arrêté de 1934 ne s'appliquant pas clairement aux piétons. Un second arrêté est ainsi édicté, le 17 janvier 1936. Il s'agit de compléments (8 articles) à l'arrêté de 1934, comprenant principalement des dispositions concernant les piétons. Pour la première fois, ceux-ci sont soumis à un cadre réglementaire strict leur interdisant de circuler sur la chaussée et en limitant leur traversée. Un piéton circulant sur la chaussée ne commet plus seulement une imprudence, il est en infraction. Les piétons ne peuvent traverser la chaussée "que perpendiculairement à son axe" et "après s'être assurés qu'ils ne peuvent pas gêner la circulation des autres usagers" (art. 3/3), sans s'arrêter et en utilisant, lorsqu'il y en a, les passages piétons (art. 3/5). Cette nouvelle législation introduit une séparation stricte des piétons et des voitures, ce qui entraîne, d'un point de vue de l'aménagement urbain, la généralisation des trottoirs (qui, de refuge occasionnel, devient l'espace piétonnier permanent), mais aussi la multiplication des passages cloutés (le premier passage clouté moderne est installé à Bruxelles en 1930 ; ils seront remplacés plus tard par des passages zébrés), des feux de signalisation pour alterner le trafic aux carrefours (premier feu de signalisation à Bruxelles en 1926) et des refuges pour piétons placés au centre de la chaussée dans les artères les plus larges (ménageant un espace de sécurité intermédiaire afin de permettre aux piétons une traversée en deux temps) et aux arrêts des transports en commun.

Tableau 2. Tableau comparatif des arrêtés royaux du 4 août 1899 et du 1^{er} février 1934 reprenant les dispositions concernant la vitesse, le stationnement et les piétons

	1899	1934
Vitesse	<ul style="list-style-type: none"> - Interdiction des "luttons de vitesse" (art. 14). - "Il est défendu d'imprimer aux véhicules et aux animaux une vitesse dangereuse pour la circulation. Dans les agglomérations, ainsi qu'au tournant et au croisement des rues, ils auront toujours une vitesse modérée. Dans la foule, ils avanceront à l'allure du pas et suivront à la file [...]" (art. 15). - "La vitesse de marche des voitures automobiles et des motocycles ne peut jamais être supérieure en rase campagne, à 30 kilomètres à l'heure et dans la traverse des agglomérations à 10 kilomètres à l'heure" (art. 16). 	<ul style="list-style-type: none"> - Interdiction des "luttons de vitesse" (art. 43). - Constitution d'une catégorie dénommée "usagers à marche lente" regroupant "les usagers dont l'allure normale maximum est inférieure à 20 kilomètres à l'heure" (art. 3/15). - "Il est interdit de conduire, d'inviter, conseiller ou aider à conduire des véhicules ou des animaux à une vitesse ou d'une manière qui puisse être dangereuse pour le public ou gênante pour la circulation" (art. 41). - "Tout conducteur de véhicule doit rester constamment maître de sa vitesse et régler celle-ci de façon à conserver devant lui un espace libre suffisant pour lui permettre d'arrêter le véhicule en présence d'un obstacle" (art. 42). - Limitations précises de vitesse (de 65 km/h à 5 km/h, et "au pas") <i>seulement</i> pour certains types de véhicules et ce, selon le poids, la longueur et les caractéristiques techniques (art. 44-49). - "Dans les agglomérations, il est interdit de laisser galoper les animaux attelés ou montés, à moins que ces derniers n'empruntent des allées qui leur soient spécialement réservées" (art. 48).
Stationnement	<ul style="list-style-type: none"> - "Il est interdit, sauf exceptions dûment autorisées, de laisser un véhicule attelé ou non autre que le vélocipède, en stationnement sur la voie publique, excepté pour le chargement et le déchargement ou en cas de nécessité, et ce pendant le temps strictement indispensable" (art. 6). 	<ul style="list-style-type: none"> - Distinction entre véhicules en stationnement (à l'arrêt avec présence du conducteur) et véhicules parqués (abandonnés) (art. 3/11-12). - "Les véhicules parqués ou en stationnement doivent être arrêtés dans le sens de la circulation, sauf aux emplacements spécialement réservés à cet effet et sauf dans les rues où le parage et le stationnement sont réglementés spécialement ou ne sont possibles que d'un seul côté de la chaussée. Ces véhicules seront rangés près de l'accotement ou de la bordure du trottoir, sauf dispositions particulières locales" (art. 63). Suit un inventaire des lieux où sont interdits le stationnement et le parage (ponts, virages, etc.).
Piétons	<ul style="list-style-type: none"> - "Le stationnement et la circulation des véhicules, des cavaliers et des animaux sont interdits sur les trottoirs, les contre-allées et les chemins affectés aux piétons [...]" (art. 9). - "Les piétons doivent se ranger pour livrer passage aux véhicules quelconques, bêtes de trait, de charge ou de monture qu'ils rencontrent ou qui les dépassent. De leur côté, les conducteurs sont tenus d'avertir les piétons de leur approche soit au moyen d'appareils sonores, soit par des appels de la voix" (art. 20). 	<ul style="list-style-type: none"> - "Il est défendu d'utiliser la chaussée comme plaine de jeux ou comme piste pour y circuler avec des engins de locomotion servant de jouets" (art. 12). - "[...] les trottoirs ou accotements en saillie sont exclusivement réservés à la circulation : <ol style="list-style-type: none"> 1° Des piétons 2° Des cycles sans moteur conduits à la main ; 3° Des voitures d'enfants ou de malades ; 4° Des voitures d'infirmités actionnées à la main ou mises en mouvement par un chien et ne dépassant pas la vitesse d'un piéton" (art. 22/1). - "Ils ne peuvent suivre la chaussée que si les trottoirs, les accotements en saillie ou les pistes cyclables sont impraticables ou encombrés. Dans ce cas, ils doivent se ranger pour livrer passage aux autres usagers. Ils traverseront avec prudence et célérité les voies affectées aux autres usagers" (art. 22/2-4). - "Il est interdit aux conducteurs de véhicules de circuler de telle façon que la carrosserie ou le chargement empiète sur les trottoirs ou accotements en saillie" (art. 22/5). - "En passant près d'un obstacle que les piétons doivent contourner en empruntant la voie carrossable, les usagers doivent laisser le long de cet obstacle un espace libre d'au moins 1 mètre, ou, si c'est impossible, le dépasser à la vitesse d'un piéton" (art. 23). - Priorité aux tramways : "Les usagers [dont les piétons] doivent se ranger et, au besoin, s'arrêter pour livrer passage aux véhicules sur rails, dès qu'ils sont avertis de leur approche" (art. 26/2). - Les conducteurs de véhicules doivent faire fonctionner leur avertisseur sonore "à l'approche des piétons si la sécurité de la circulation l'exige" (art. 92/2).

1.3.3. Le stationnement en voirie : une nouvelle emprise spatiale

L'essor de l'automobile modifie également en profondeur l'emprise spatiale liée au stationnement des véhicules. Si, dans l'arrêté royal de 1899, le stationnement sur la voie publique est encore strictement limité (il doit être exceptionnel et bref), celui de 1934 autorise dorénavant cette pratique et opère une distinction nouvelle entre véhicules en stationnement (avec présence du conducteur) et véhicules parqués (abandonnés). En effet, contrairement aux voitures tirées par des chevaux qu'on ne peut laisser sans surveillance, il est désormais possible d'abandonner une automobile. Les véhicules parqués vont progressivement encombrer l'espace public : places, contre-allées, rues vont être transformées, au moins partiellement, en aires de stationnement. Cette évolution entraîne une redistribution spatiale et influence de manière cruciale les pratiques et les usages de l'espace public, mais aussi la perception du paysage urbain et la typologie des formes urbaines. En effet, cette emprise spatiale limite encore plus les activités des usagers non automobilistes, elle transforme la perception de l'architecture en limitant la vue (par exemple par deux rangées de voitures stationnées de chaque côté d'une rue)¹² et impose de concevoir dorénavant des places et des rues qui, pour la première fois, doivent tenir compte des contraintes de stationnement. L'importance de l'emprise spatiale du stationnement se fait d'autant plus ressentir que beaucoup de rues des quartiers anciens n'ont souvent pas beaucoup évolué en termes d'espace, comme l'illustre la Figure 14. La prise en compte de l'usage de l'espace pour le stationnement automobile a également fortement influencé l'aménagement des formes urbaines futures.

1.3.4. Les critiques de la Ligue Pédestre

La nouvelle législation (arrêtés royaux de 1934 et 1936) est évidemment critiquée par la Ligue pédestre qui fait part de son mécontentement au ministre des Travaux publics, jugeant que "l'ensemble de la réglementation n'a pu que confirmer les conducteurs d'autos et motos dans la pensée que la route est à eux et qu'ils peuvent s'y comporter sans avoir égard aux autres citoyens" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1936 : 4). Dans sa publication de 1937, elle appelle à une "RÉVISION DE L'AIRES DES VOIES PUBLIQUES", jugeant la répartition de la voirie inéquitable car trop avantageuse pour les automobilistes et ce, au détriment de l'espace réservé aux piétons. Elle réclame surtout, en compensation, des trottoirs larges et désencombrés :

"Enfin, pour être équitables, ou simplement applicables, les limitations rigoureuses imposées aux piétons devraient avoir été PRÉCÉDÉES d'une RÉVISION DE L'AIRES DES VOIES PUBLIQUES visant à restituer à la masse de la population les surfaces nécessaires pour circuler sans trouble et en sécurité. Il est loin d'en être ainsi. Une infinité de fois, les trottoirs ou accotements spéciaux manquent, ou sont trop étroits, ou en mauvais état. On les encombre de poteaux et d'édicules, les travaux de construction en réduisent l'accès. Les administrations des grandes villes, à commencer par Bruxelles, sont à ce point insoucieuses des besoins et des droits des piétons que tout en favorisant d'autre part tant qu'elles peuvent l'exercice de la vitesse, elles ne prennent pas la peine de débarrasser les trottoirs des terrasses de cafés qui les encombrant dangereusement; elles laissent les voitures stationner dans des artères

¹² Notons que la multiplication des panneaux de signalisation imposée par l'arrêté royal de 1934 participe, elle aussi, à l'encombrement de l'espace public.

Figure 14. Impact du stationnement sur l'espace public. Schaerbeek, la rue Henri Bergé, 1912-1913/2014

Source : Collection Belfius Banque © ARB-SPRB, Centre de documentation de BDU et Céline Brandeleer, 2014



à trottoirs manifestement trop étroits plutôt que d'affecter cette surface à l'agrandissement des trottoirs. Le cas typique, à cet égard, de la rue Neuve à Bruxelles, est connu de toute la Belgique" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1937 : 6).

La Ligue dénonce aussi la perte d'une fonction essentielle de l'espace public : offrir le délassement aux piétons. C'est la conscience d'un changement de nature de l'espace public qui est exprimée, non sans nostalgie et quelquefois idéalisation du passé. Cet espace public ne serait plus conçu que pour la circulation utilitaire, rapide, au détriment de la promenade et de la sociabilité. Les passages abondent :

"La route est en réalité, depuis la circulation automobile, amputée d'une fonction essentielle. Elle était pour la masse l'instrument de la promenade paisible" [...] "Le piéton est chassé des routes et s'il s'y risque, il n'y trouve plus ni plaisir, ni détente, ni sécurité" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1937 : 11) [...] "Tout plaisir de circuler fait place à l'angoisse de la collision" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1937 : 5); "La sécurité n'est pas seule tombée en désuétude depuis l'exacerbation de la vitesse sur route. La quiétude, le repos de l'esprit, la détente à l'extérieur après le travail deviennent de plus en plus malaisés. Il faut désormais prendre constamment garde à soi et aux autres et subir la menace de l'accident" (Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1938 : 4); "nous estimons que l'ensemble des conditions doivent lui [le piéton] permettre de circuler à l'aise sur la voie publique, voire d'y trouver quelque délassement, sans avoir l'attention constamment tendue pour éviter le pire sort. Nous postulons

de lui RESTITUER autant que faire se peut les possibilités de détente, de délassement sain, de séjour au grand air, de contact avec la nature, dont l'a dépouillé la circulation automobile au détriment de l'hygiène et du progrès" Ligue pour la Sécurité des Routes et la Défense de la Circulation pédestre, Notes et documents, 1937 : 4).

Les critiques de la Ligue n'empêchent pas l'application de la nouvelle législation. La chaussée est désormais l'espace des automobilistes qui n'ont plus à se préoccuper des piétons, comme le souligne une décision de jurisprudence de 1938 : "Un automobiliste peut circuler à une allure normale sur une voie carrossable sans avoir à se préoccuper de la survenance inopinée d'un piéton qui peut l'apercevoir de loin" (Répertoire décennal de la jurisprudence belge, t.4 : 556).

En conclusion, le passage d'une ville où l'espace public est partagé à un espace urbain fondé sur le paradigme de la séparation des modes de transport est le fruit d'un long processus qui s'amorce au tournant des 18^e et 19^e siècles et qui, après une période transitoire et conflictuelle de près d'un siècle, aboutit, en 1936, à un basculement juridique mettant fin, réglementairement, à l'espace partagé. L'adaptation de la ville à ce nouveau "régime" se fera surtout après la Seconde Guerre mondiale, avec la ville motorisée (voir le chapitre suivant) et ce, tout particulièrement lors de la réalisation des grandes infrastructures routières pour l'organisation de l'Expo 58 qui transformera les anciennes artères-promenades (boulevards extérieurs, avenue Louise) en voies rapides (Hubert, 2008).

