An aerial photograph of a busy street in Brussels, Belgium. The street is filled with a large crowd of people, many of whom are walking. There are several bicycles parked along the sidewalks. On the left, a grey building has a sign that reads "PHARMACIE + APOTHEEK". On the right, a red brick building with white window frames is visible. In the background, the city skyline of Brussels is visible, including several tall buildings and a church with a spire. The sky is clear and blue.

BRUXELLES PATRIMOINES

Décembre 2019 | N° 032

Dossier **VOIR LA RUE AUTREMENT**

Varia **ALEXIS DUMONT**
SAINT-VERHAEGEN

DOSSIER

LE TROTTOIR

LA NAISSANCE DE LA RUE MODERNE

CHRISTOPHE LOIR
UNIVERSITÉ LIBRE DE BRUXELLES



Le trottoir fait, depuis quelques années, l'objet de controverses. De plus en plus de réaménagements de voirie optent pour le plain-pied et de nouvelles normes en matière d'accessibilité entraînent la disparition ou l'altération de la plupart des trottoirs anciens. Christophe Loir nous invite à voir le trottoir autrement, à l'observer en détail, et nous révèle l'intérêt historique et patrimonial de cet élément urbain encore trop souvent sous-estimé.

Un chemin surélevé réservé à la circulation des piétons, ménagé sur les côtés d'une rue, séparé de la chaussée par une bordure¹. Quoi de plus ordinaire, dans le paysage urbain, qu'un trottoir ? Pourtant, après s'être imposé aux XIX^e et XX^e siècles, l'existence même du trottoir semble aujourd'hui remise en cause.

C'est en 1776 que les premiers trottoirs bruxellois furent aménagés. Leur histoire est plus complexe qu'il n'y paraît. Avec l'arrivée de ce nouvel équipement urbain, c'est l'ensemble de la voirie qui va évoluer : bombement de la chaussée,

réseau d'égouts, généralisation du pavage, nouvel éclairage public, plantations, placement de mobilier urbain, élaboration de plans d'alignement et de nivellement. Le trottoir occupe en effet une place majeure dans l'organisation de la « rue moderne » qui s'est progressivement constituée tout au long du XIX^e siècle.

La présente contribution présentera les principaux jalons de l'histoire du trottoir bruxellois en insistant sur ses caractéristiques matérielles et fonctionnelles². Elle invitera, par ce biais, à une réévaluation de l'intérêt

que représente ce dispositif au sein du patrimoine de la rue³.

LE TEMPS DE L'EXPÉRIMENTATION : L'ÉBAUCHE DU TROTTOIR À LA FIN DU XVIII^E SIÈCLE

Bien que présent dès l'Antiquité et diffusé alors autour du bassin méditerranéen, le trottoir disparaît au Moyen Âge avant d'être « réinventé » aux Temps modernes. Londres est pionnière en la matière, la reconstruction de la ville après le grand incendie de 1666 la dote de trottoirs.



Fig. 1

Vue de la place Royale, dessin de François Lorent, 1778. Le dispositif des bornes reliées par des chaînes, mis en valeur par l'artiste, participe au rythme architectural en soulignant chacune des travées des façades et renforce la liaison entre l'architecture et la statue centrale entourée par les mêmes éléments (© MVB).



Fig. 2

Vue de la rue Royale et de l'entrée du parc, aquarelle de William Wyld, ca 1843. Cette aquarelle nous montre la situation avant le réaménagement des voiries entre 1847 et 1852. À gauche subsiste toujours le trottoir aménagé à la fin du XVIII^e siècle : très élevé et doté de bornes reliées par des chaînes. La grande majorité des piétons circulent sur la chaussée (Royal Collection Trust / © Her Majesty Queen Elizabeth II 2019).

En 1776, alors que la plupart des villes européennes ne bénéficient pas encore de ce type d'équipements, le trottoir est introduit à Bruxelles dans le cadre de l'aménagement du quartier Royal, premier embellissement néoclassique dans la capitale des Pays-Bas autrichiens et synthèse des dernières innovations du Siècle des Lumières en matière d'architecture et d'urbanisme. Ce n'est pas une simple transposition du trottoir sous une forme aboutie qui y est opérée, mais l'expérimentation de formes hybrides, d'abord place Royale puis dans les rues autour du parc. L'élaboration de cette nouvelle typologie est le fruit de la réflexion de deux architectes français : Jean-Benoît-Vincent Barré et Gilles-Barnabé Guimard. Dans ses projets successifs pour la place Royale qu'il dessine depuis Paris où la question

des accotements de rue fait débat – le premier trottoir de rue parisienne sera établi en 1781 – Barré écarte de plus en plus les traditionnelles bornes chasse-roues des bâtiments, au départ adossées aux façades, au point de former un espace de transition délimité par des bornes reliées par des chaînes, mais sans revêtement surélevé⁴ (fig. 1). À peine quelques mois plus tard, le long des façades des immeubles des rues bordant le parc Royal, Guimard crée lui aussi une zone de transition matérialisée par le dispositif des bornes et chaînes, mais il y ajoute une rupture de surface en hauteur. Ceci marque la naissance du trottoir moderne à Bruxelles, ce qui est corroboré par l'usage même de ce terme et ce pour la première fois dans les Pays-Bas autrichiens. Ce *trottoir* est déjà relativement large (1,95 m)⁵ et net-

tement surélevé (21,5 cm). À l'image de l'architecture ordonnancée du quartier, les autorités imposent un modèle uniforme aux acquéreurs de parcelles. Il est constitué de pavés de pierre bleue (ca 8 x 8 cm) et peut être abaissé devant les portes cochères⁶ (fig. 2).

Comme le laisse suggérer le processus de réflexion de Barré à partir des chasse-roues, la fonction première de ces zones intermédiaires semble être alors de protéger les hôtels aristocratiques – qui, pour la plupart, ont leur façade principale à front de rue – des nuisances causées par le passage de voitures ou les autres activités ordinaires de l'espace public. Dans l'Ancien Régime, la présence de dispositifs en façade (perron, barrières, bornes...) souligne la dignité des lieux, en particulier devant les palais, églises et hôtels. Autour du parc, l'élévation d'un trottoir se justifie sans doute par la présence de l'espace planté susceptible de drainer des boues jusqu'au seuil des immeubles, surtout que cette promenade n'est encore entourée que d'une simple haie. Notons que l'introduction de trottoirs autour du parc coïncide avec celle des premiers décro-ttoirs, ces lames de fer placées sur la façade afin de se décroter avant de pénétrer à l'intérieur d'une demeure⁷. Quant à la fonction circulatoire de ces trottoirs, elle semble relativement limitée, tout au plus servent-ils de refuge occasionnel. En effet, il est alors d'usage pour les piétons de circuler librement sur la rue où, rappelons-le, le nombre de véhicules est encore fort réduit. D'ailleurs, la mise en scène de l'architecture et des perspectives paysagères est conçue pour le point de vue et le rythme d'un promeneur se déplaçant au centre de la chaussée. De plus, la présence des chaînes entre les bornes limite fortement les points d'accès aux trottoirs.



Fig. 3

Vue de la rue Royale et de l'entrée du parc, début du XX^e siècle. Le trottoir le long des façades a été élargi, rabaissé, les bornes et les chaînes ont été supprimées. Un large trottoir entoure le parc. Les poteaux de bois ont été remplacés par des candélabres et l'éclairage en façade a été élevé (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).

À l'exemple du quartier du parc, d'autres grands projets d'embellissement comporteront des trottoirs plus ou moins réguliers au tournant des XVIII^e et XIX^e siècles : le Nouveau Marché aux Grains, les boulevards extérieurs, le quartier de la Monnaie⁸ (fig. 4).

En dehors de ces nouveaux quartiers, la présence du trottoir est

nettement plus sporadique et son aspect assez hétérogène. Certes, dans les années 1820, les trottoirs commencent à se diffuser grâce à la généralisation des permis de bâtir qui imposent systématiquement aux propriétaires qui construisent ou reconstruisent leur immeuble l'obligation d'en aménager devant leur façade, mais les prescriptions restent relativement laconiques.

Dans les années 1830, les autorités bruxelloises vont définir des normes plus précises afin d'étendre et d'améliorer le réseau de trottoirs.

.....
**LA PHASE DE
 NORMALISATION :
 LE RÈGLEMENT
 ORGANIQUE DE 1846**

Après un demi-siècle d'existence, le trottoir est donc loin d'être généralisé à l'ensemble du tissu urbain. S'il a été intégré systématiquement dans les nouveaux aménagements, il ne s'est développé dans les rues existantes qu'au gré des initiatives individuelles et, encore, de manière assez hétéroclite. Cette situation est sévèrement dénoncée en 1838 par le Conseil de Salubrité publique, organe créé deux ans plus tôt pour éclairer la Ville en matière d'hygiène et de santé publique. Leur constat est sans appel : il est urgent d'agir⁹. Pendant près d'une dizaine d'années, le trottoir fera l'objet de débats et de projets de normalisation portés principalement par le conseiller communal

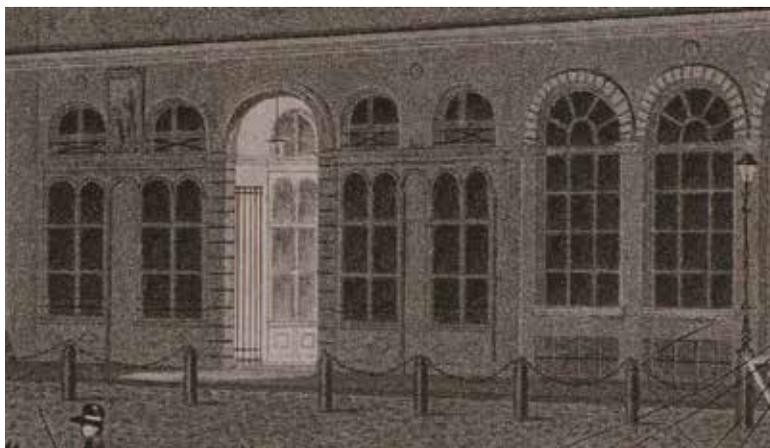


Fig. 4

Le Théâtre et la place de la Monnaie vers 1824, lithographie de Gibèle d'après Madou et De Noter (détail). Lors du réaménagement du quartier de la Monnaie sous la période hollandaise, des trottoirs du même type que ceux du quartier du parc furent aménagés le long des façades. Le trottoir fait partie d'un ensemble de dispositifs visant à gérer la circulation et la sécurité aux abords d'une salle de spectacle (© AVB, V-50).

Après une période d'essais de matériaux divers (briquettes, asphalte, etc.), le règlement de 1846 stipule que les trottoirs seront constitués de dalles de pierre bleue bouchardées, avec des bordures également en pierre de taille bleue liaisonnées par des agrafes métalliques scellées au plomb. Dans les rues en pente, si la sécurité l'exige, les trottoirs seront par contre construits en pavés. Leur emprise sera d'une largeur minimale de 50 centimètres (portée à 60 cm en 1857) et maximale de trois mètres, voire plus pour certaines artères et places. La vue (hauteur) doit se situer entre 12 et 17 cm. Les bornes sont dorénavant interdites, à l'exception de celles adossées aux façades à l'entrée des portes cochères. Durant la seconde moitié du XIX^e siècle, les autorités hésiteront entre préférence au dallage de pierre bleue (1846) ou aux pavés (1857), voire aux deux sur le même pied (1883). La Ville se réserve toujours le droit d'utiliser d'autres matériaux, notamment le granit. Au XX^e siècle, en plus de ces matériaux naturels, le règlement de 1934 ajoutera la possibilité de faire usage de dalles en béton comprimé d'un ton gris et d'un format carré (30 x 30cm).

et futur échevin des Travaux publics Auguste Blaes et, au sein du Conseil de Salubrité publique, par l'inspecteur-voyer Eugène-Charles-François Vanderstraeten, l'architecte Jean-Pierre Cluysenaar ainsi qu'Édouard Ducpétiaux. Ces travaux aboutiront à l'adoption, le 19 septembre 1846, d'un règlement organique sur les trottoirs extrêmement détaillé (59 articles, 11 pages)¹⁰. Bien que quelques modifications y seront apportées (1857, 1883, 1934), ce règlement restera une référence jusqu'au XX^e siècle.

Cette phase de normalisation des trottoirs s'inscrit dans une réflexion globale sur la voirie. C'est, en effet, au milieu du XIX^e siècle que s'opère pleinement la synthèse de

la rue, l'élaboration d'un véritable système urbain. Cette grande réforme viaire combinant trottoirs, profil bombé de la chaussée, modes de pavage, gestion des eaux et éclairage public, est sous-tendue par des considérations hygiénistes et circulatoires¹¹.

En ce qui concerne la dimension hygiéniste, l'adoption du trottoir à large échelle se conjugue avec une politique d'assainissement incarnée, au niveau de la voirie, par le changement de profil de la rue¹². Jusqu'au début du XIX^e siècle, la rue traditionnelle présentait une chaussée fendue (profil en V) avec ruisseau central pour l'écoulement, elle était dépourvue d'accotements surélevés. À l'inverse, la rue moderne

se caractérise par une chaussée légèrement bombée (en dos d'âne) flanquée de deux trottoirs surélevés délimités par une bordure le long de laquelle s'écoulent les eaux sales dans les caniveaux latéraux. Ce changement de profil marque une véritable révolution du paysage urbain (fig. 5). Ce nouveau système de gestion des eaux se combine également à une généralisation des égouts dont la présence se matérialise, au niveau du trottoir, par les regards (avaloirs) et les plaques d'égout (fig. 6).

En outre, comme aucune gouttière ne peut avoir sa décharge sur le trottoir, un nouveau système d'évacuation des eaux pluviales de toitures est mis en place. Celles-



Fig. 5

La rue Coppens, percée sous la période hollandaise, est l'un des premiers exemples de rue moderne avec chaussée bombée bordée de trottoirs surélevés (T. Schlessler, 2019 © urban.brussels).



Fig. 6

Rue du Marronnier, grille d'avaloir et caniveau avec pose et format spécifiques de pavés le long d'une bordure de trottoir en pierre de taille bleue (T. Schlessler, 2019 © urban.brussels).



Fig. 7

Gargouille de trottoir et tuyau de descente, rue du Lilas (T. Schlessler, 2019 © urban.brussels).



Fig. 8

Vue d'un urinoir et d'un empêche-pipi, 1910. La Ville de Bruxelles se dote des premiers urinoirs publics à partir de 1845, ils sont tout d'abord placés contre les murs avant l'établissement de « colonnes-pissoirs » dans les années 1880 (© KIK-IRPA, Bruxelles, cliché A105374).

ci doivent désormais s'écouler au moyen de gargouilles en fonte enchâssées transversalement dans le trottoir, conduisant ainsi l'eau des tuyaux de descente vers le caniveau (fig. 7). Notons que les réflexions sur la gestion des eaux amènent également à spécifier très précisément une pente transversale (inclinaison) au trottoir et la hauteur relativement élevée de la bordure de trottoir.

Pour le Conseil de Salubrité publique, d'autres équipements touchant à l'hygiène sont intimement liés au trottoir : l'urinoir public et son pendant, l'empêche-pipi¹³ (fig. 8). Constatant que les trottoirs sont fréquemment couverts d'urine, ce Conseil propose « des dispositions pour l'établissement de pissoirs publics, mesure inséparable de l'amélioration du système des trottoirs et qui en forme l'indispensable complément »¹⁴.

En ce qui concerne la dimension proprement circulatoire, elle s'affirme surtout à partir des années 1830-1840 dans un contexte de croissance démographique, d'aug-

mentation du nombre de voitures et de révolution des transports (arrivée du chemin de fer et naissance des transports collectifs avec les omnibus)¹⁵. L'impact de cette rapide transformation sur la perception et la forme des trottoirs est parfaitement résumé par Auguste Blaes dans un rapport de 1845 où il compare la situation contemporaine à celle de l'année 1828 lorsqu'avait été édictée une ordonnance ne comprenant encore que peu d'indications sur les caractéristiques matérielles des trottoirs : « L'ordonnance sur les bâtisses [1828] date d'une époque où la circulation n'avait qu'une médiocre activité, et où l'utilité des trottoirs n'était pas assez généralement appréciée. Depuis que la population s'est accrue, depuis que les voitures publiques se sont multipliées, depuis que les convois du chemin de fer nous amènent chaque jour des masses d'étrangers, on a senti la nécessité d'élargir les trottoirs et d'en améliorer la construction »¹⁶. Dans cet extrait, Blaes fait peut-être référence aux trottoirs de la rue du Midi qui, lors de l'aménagement des

abords de la gare des Bogards en 1840, avaient amené la Ville à élargir les trottoirs jusque trois mètres, alors que la largeur traditionnelle n'était encore que de deux mètres. L'objectif était de décongestionner ainsi le quartier en initiant une première forme de séparation des trafics piétons/véhicules : « 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 »¹⁷. Toutefois, la relégation des piétons aux seuls trottoirs ne sera effective que près d'un siècle plus tard¹⁸ (fig. 9).

L'élaboration du règlement sur les trottoirs de 1846 témoigne de l'importance accordée aux piétons à une époque où la pratique de la marche à pied, associée à la promenade, se répand parmi la bour-



Fig. 9

Chaussée d'Ixelles, carte postale du début du XX^e siècle. La majorité des piétons continuent à circuler au milieu de la chaussée. À partir de 1936, une nouvelle législation interdira désormais aux piétons de circuler sur la chaussée (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).

geoisie. C'est aussi l'âge d'or du flâneur et des passages couverts. En 1846, Balzac a 47 ans et Baude-laire 25 ; à Bruxelles, l'architecte Cluysenaar termine les Galeries royales Saint-Hubert dont le dallage de pierre bleue rappelle celui des trottoirs. Il faut dire que Cluysenaar, membre du Conseil de Salubrité publique, participe en même temps à l'élaboration des normes des nouveaux trottoirs. Bien informé, il sait que son projet de passage couvert permet de pallier, comme il l'explique d'ailleurs, l'absence de trottoirs le long de la rue des Fripiers, offrant ainsi un tronçon piétonnier sur l'axe reliant, à travers la ville, les deux gares-terminus¹⁹.

L'objectif des porteurs du projet de règlement de 1846 est bien de favoriser le piéton, Charles Vanderstraeten allant même jusqu'à développer la notion de ce que nous appellerions aujourd'hui, l'usager faible de la route : « [...] il importe de ne pas perdre de vue qu'à Bruxelles le nombre des piétons est à celui des voitures comme 100 est à 1, et que s'il y a un 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 »²⁰.

L'analyse du règlement et des documents préparatoires permet d'observer concrètement les différents dispositifs destinés à assurer la commodité et la sécurité du piéton sur un trottoir dont la fonction circulatoire doit s'affirmer. D'abord, il s'agit de réduire au minimum la glissance, ce qui justifie le traitement de surface bouchardé pour la pierre bleue ou le choix d'un matériau alternatif dans les rues en pente (pavés)²¹. Ensuite, il faut éviter que le passant ne rencontre des obstacles, c'est pourquoi les autorités limitent, voire interdisent l'usage privatif, en particulier les appropriations riveraines du trottoir (terrasses,

étals, entreposage, vendeurs ambulants...). Outre les usages, c'est aussi la matérialité du trottoir qui s'en trouve affectée (abandon des bornes reliées par des chaînes jugées dangereuses) et même les façades des immeubles qui sont soumises à la chasse aux saillies que peuvent présenter les entrées de cave, soupiraux, chasse-roues, décrotoirs, marches et seuils de porte (les perrons disparaissent du paysage urbain). Le règlement sur les bâtisses, contemporain de celui des trottoirs, complète encore la liste des contraintes architecturales liées à la circulation latérale des piétons, tant pour les saillies fixes (plinthes, pilastres, colonnes, cordons, seuils de fenêtre, devantures) que les saillies mobiles (persiennes, contrevents, enseignes, barres de vitrine, lanternes)²². Il y a toutefois des exceptions pour certains édifices puisque « Le Collège des Bourgmestre et Échevins pourra autoriser des saillies plus fortes que celles qui sont permises par les règlements, mais seulement pour les édifices publics et les monuments, ainsi que pour les constructions particulières décorées de façades monumentales »²³. Par son caractère exceptionnel, la présence de saillies marque donc la hiérarchie de certains édifices. Ainsi, dans les années 1840 se met en place une réglementation qui, bien que principalement motivée par des considérations relevant de la mobilité, aura un impact visuel non négligeable sur l'ensemble du paysage urbain, notamment par la généralisation de façades « plates » parfaitement alignées qui deviendront typiques de l'esthétique de la rue néoclassique.

Divers dispositifs révèlent même la prééminence des piétons sur les voitures. Le premier d'entre eux, la traverse piétonne, est envisagé dès 1838 par le Conseil de Salubrité : « On remarque également dans les

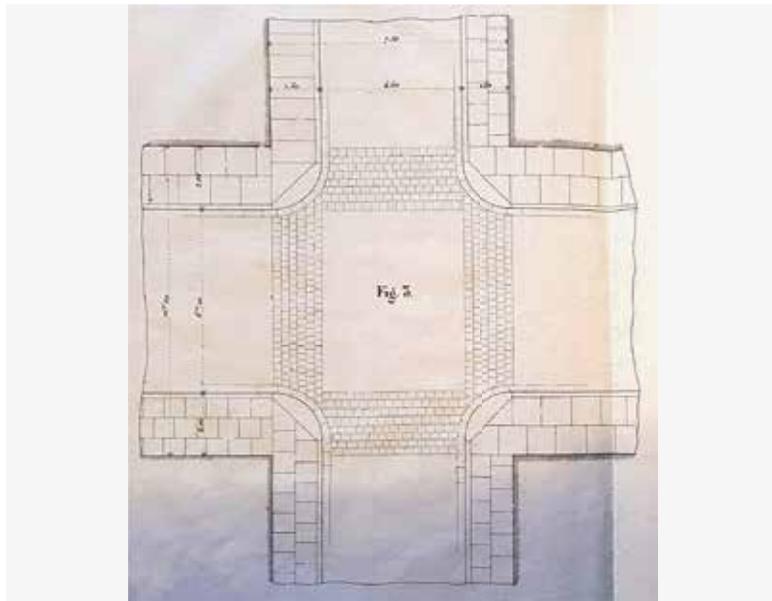


Fig. 10
Traverses piétonnes à un carrefour imaginées par le Conseil de Salubrité publique ; extrait de VANDERSTRAETEN, C., *Les trottoirs de Bruxelles. Rapport au Conseil central de Salubrité publique*, Bruxelles, 1845, p. 6, planche III (© AVB).

rues de Londres et dans quelques-unes des nouvelles rues de Paris, des sortes de passages en pavés taillés et reliés avec un soin particulier, qui établissent, de distance en distance, et particulièrement aux coins des rues, une communication entre les deux côtés de la voie publique ; ces passages sont toujours balayés avec soin. C'est une facilité de plus offerte aux piétons, et qu'il conviendrait d'imiter chez nous »²⁴. Huit ans plus tard, le règlement organique, dans son article 18, reprend cette proposition en indiquant que des « voies particulières » seront établies dans les carrefours « pour communiquer d'une ligne de trottoirs à une autre ». Rappelons que dans le régime de mobilité non ségrégué qui règne alors, le piéton n'est pas contraint d'emprunter ces zones spécifiques, celles-ci s'offrant simplement comme des possibilités de parcours pour les promeneurs qui souhaitent éviter de se croquer en traversant. Plusieurs documents préparatoires font même mention d'un profil bombé pour ce

nouveau dispositif destiné, explicitement, à « prolonger le trottoir » sur la chaussée²⁵ (fig. 10). Clairement, ceci se rapproche plus de la notion actuelle de « trottoir traversant » que de celle de passage piétons – cloutés puis zébrés – qui sera introduit durant l'entre-deux-guerres. Seules quelques rares traverses de ce type semblent avoir été réalisées dans le haut de la ville ; ce seront plutôt des refuges piétons – portions de trottoirs placées au centre des larges chaussées – qui seront finalement adoptés durant le dernier tiers du XIX^e siècle.

C'est aussi le souhait d'assurer une continuité des trottoirs qui amène les auteurs du règlement à s'assurer qu'ils ne soient pas interrompus devant les portes cochères et à préférer, si cela est possible, une simple bordure arrondie à une inclinaison du trottoir. Indépendamment du règlement, mais à la même période, la Ville opte dans certaines artères (rue du Midi, boulevard de Waterloo) pour une solution plus radicale en-



Fig. 11
Borne-grille située sur le trottoir longeant le Théâtre du Parc, rue de la Loi (© Thomas Schlessler, 2019).

core inspirée du modèle londonien : l'interdiction des entrées carrossables, reléguant ainsi la traversée des trottoirs par les véhicules dans des voies de desserte situées à l'arrière des parcelles et donnant accès aux écuries et remises²⁶.

La localisation du mobilier urbain est aussi un indicateur de la hiérarchie modale. Ici encore, du moins dans les premiers projets de règlement, le piéton l'emporte sur la voiture. C'est le cas de l'éclairage public dont le système doit alors être totalement repensé suite à l'introduction du gaz et, son corollaire, le remplacement progressif des réverbères fixés aux façades par des candélabres implantés en voirie sous lesquels se situe un réseau de canalisations. Pour Charles Vanderstraeten, les bornes-candélabres « doivent toujours être placées en dehors du trottoir, dont elles entraveraient la libre circulation »²⁷. D'autres membres du Conseil de Salubrité publique sont moins catégoriques et laissent le choix : « Ces

bornes-candélabres seront placées, soit en dedans, soit en dehors du trottoir, suivant l'étendue de l'espace à éclairer et la disposition architecturale des localités »²⁸. Quant au règlement organique final, il ne fera plus mention des candélabres. Dès le milieu du XIX^e siècle, l'éclairage public sera quasi toujours implanté, non sur la chaussée, mais sur le trottoir.

Le souhait de faciliter la circulation hippomobile n'est pas totalement absent des débats sur les trottoirs, comme en attestent le traitement d'angle et les gares d'évitement. Au croisement des rues, les angles des trottoirs seront arrondis pour faciliter la négociation des véhicules, ce qui permet de compléter le dispositif architectural des pans-coupés. Enfin, la réduction de la chaussée carrossable suite à l'aménagement de trottoirs dans des artères étroites amène les auteurs du règlement à proposer des « gares d'évitement » (rétrécissement des trottoirs pour faciliter le croisement des véhicules) et même l'établissement de voies à sens unique matérialisées par un écriteau portant l'inscription « Entrée interdite aux voitures »²⁹. Notons que la généralisation des trottoirs impose un élargissement du gabarit général de la rue, c'est pourquoi le règlement sur les bâtisses de 1846 prévoit qu'aucune rue ne

pourra désormais avoir moins de dix mètres de large³⁰.

LA SYSTÉMATISATION D'UN RÉSEAU DE TROTTOIRS ET L'APOGÉE DE L'ESPACE PUBLIC DANS LA SECONDE MOITIÉ DU XIX^e SIÈCLE

« Nous avons beaucoup de trottoirs, nous n'avons pas de système de trottoirs », dénonce Auguste Blaes en 1845³¹. Armées de leur nouveau règlement, les autorités bruxelloises poursuivront, durant la seconde moitié du XIX^e siècle, une politique d'incitants à la construction de trottoirs qui connaîtra un succès impressionnant avec près de 200 kilomètres. Les faubourgs, en pleine urbanisation, suivent le même mouvement, les édiles y élaborent aussi des règlements sur les trottoirs, souvent largement inspirés de celui de Bruxelles, tels ceux de Saint-Josse-ten-Noode (1847) et d'Ixelles (1851). Le bourgmestre de cette dernière commune n'est autre que l'inspecteur-voyer et ancien membre du Conseil de Salubrité publique, Charles Vanderstraeten³².

C'est durant cette période que se substitue progressivement la conception du trottoir comme dispositif urbanistique (réseau général unifié de trottoirs pensés comme un élément constitutif de la voie

publique) à celle du trottoir comme dispositif architectural (plate-forme disposée au-devant ou autour d'un immeuble considérée comme un prolongement de l'espace privé)³³ (fig 8).

Cette pensée réticulaire qui influence alors la conception du trottoir, comme l'ensemble de l'espace urbain, peut se combiner à une vision plus esthétique. Écoutons à nouveau Blaes : « Que dirais-je si j'envisageais nos trottoirs au point de vue de l'art ? Dans les travaux de la voirie, il ne faut viser qu'à l'utile, je le sais ; mais on peut les faire servir à l'embellissement de la cité, sans qu'ils en coûtent davantage. De longues lignes de trottoirs, tracées avec art, bien alignées, bien nivelées, uniformément construites en toutes leurs parties, introduiraient quelque régularité dans les rues tortueuses de nos vieux quartiers »³⁴.

Le réaménagement du quartier Royal au milieu du XIX^e siècle est l'exemple le plus abouti de cette articulation des dimensions fonctionnelle et artistique. Le règlement de 1846 imposait la suppression des bornes et des chaînes, mais l'application de cette décision, dans ce quartier où les anciens dispositifs subsistaient toujours, ne se limitera pas à une simple réfection de trottoirs. Entre 1847 et 1852, non seulement ceux-ci sont

Tableau avec relevé indiquant le nombre et l'étendue des trottoirs exécutés à Bruxelles entre 1847 et 1906
(source : BCB, 1910, t. I, p. 923-924)

	Nombre de trottoirs (par parcelle)	Longueur (en mètres courants)	Surface (m ²)
1847-1856	5.398	53.729,99	100.453,00
1857-1866	3.257	39.398,28	69.041,00
1867-1876	2.318	26.821,94	72.181,00
1877-1886	3.120	26.829,83	69.991,10
1887-1896	2.905	21.064,84	56.288,25
1897-1906	2.980	25.225,56	69.574,33
TOTAL	19.978	193.070,44	437.528,68



Fig. 12
Trottoir et grille du parc, rue Ducale (T. Schlessler, 2019 © urban.brussels).



Fig. 13
Monument à Godefrid de Bouillon, place Royale, photographie du début du XX^e siècle. La statue, son socle, la grille et ses bornes, le trottoir circulaire et les candélabres forment un ensemble intégré extrêmement soigné (A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels) DE21 321.

mis en conformité selon les meilleurs standards existants – larges trottoirs de dalles de pierre bleue – afin de former un réseau étendu et unifié pour le confort des promeneurs, mais, dans le même temps, d'autres travaux d'embellissement sont entrepris : repavage de la chaussée et aménagement des deux premières traverses piétonnes (devant le Palais de la Nation et la statue du général Belliard), remplacement de la haie autour du parc par une grille monumentale elle-même entourée d'un trottoir de trois mètres, renouvellement de l'éclairage public avec des bornes-candélabres, érection des statues de Godefrid de Bouillon et de Charles de Lorraine, rénovation de la façade de l'église Saint-Jacques-sur-Coudenberg (reconstruction du clocher, restauration du portique), réforme des noms de rues avec remplacement des anciens écriteaux par des plaques de rues émaillées de lettres blanches sur fond bleu³⁵. Cette vaste opération conçue comme l'« achèvement » des embellissements de la période autrichienne vient renforcer la cohérence et l'homogénéité de ce quartier, mais aussi son identité. L'architecture des années 1780 et la voirie des années 1840 forment ainsi un remarquable paysage intégré qui, de manière

précoce avant les travaux de Haussmann et Alphand à Paris, marque l'apogée de l'espace public néoclassique.

Pour apprécier pleinement les qualités de ces aménagements, il faut prendre en compte la vision globale et unifiée de l'espace qui sous-tend ce projet, mais aussi la dimension proprement architecturale de la voie et donc du trottoir³⁶. D'ailleurs, le projet est porté, outre l'expert en voirie Auguste Blaes devenu échevin des Travaux publics, par le célèbre architecte Tilman François Suys. Dans le sillage des architectes Guimard et Cluysenaar qui ont, l'un introduit les premiers trottoirs à Bruxelles, l'autre collaboré à leur normalisation, Suys envisage l'ensemble de l'espace public à l'aune de l'architecture. Avec un même souci de détail, il dessine le nouveau clocher de l'église, la grille du parc, le socle des statues, les candélabres et les trottoirs. Il faut dire que Suys, bien connu pour ses réalisations architecturales, vient de démontrer ses compétences « urbanistiques » en dressant le plan du quartier Léopold.

Dans le quartier Royal, le trottoir fait physiquement et conceptuel-

lement corps avec les autres éléments urbains. Le trottoir entourant la grille monumentale du parc ou le trottoir circulaire servant de socle à la statue de Godefrid de Bouillon sont conçus par Suys comme des ensembles intégrés (fig. 12-13). Toutes ses interventions témoignent d'un art du raccordement des éléments urbains à la voirie. En outre, Suys, membre fondateur depuis 1835 de la Commission royale des Monuments, fait preuve d'un souci réel d'intégration des interventions contemporaines dans le respect du caractère originel de ce quartier néoclassique : « il faut que le tout, constructions anciennes et constructions nouvelles, semble dater de la même époque, ait l'air d'avoir été fait en même temps »³⁷.

Par ailleurs, l'usage de la pierre bleue pour de nombreux éléments de voirie et d'architecture confère prestige et unité chromatique à ce paysage urbain : trottoirs, soubassement et bornes de la grille du parc, socle des bornes-candélabres, piédestal des statues, seuils de porte, perron et revêtement de sol du portique de l'église. Cette homogénéité des matériaux se double d'un dialogue des formes. À une époque où les jeux de mouluration sont très



Fig. 14

Trottoir circulaire avec candélabre monumental à cinq lanternes situé rue de la Loi, carte postale du début du XX^e siècle. Ce type de dispositif, très répandu au tournant des XIX^e et XX^e siècles, sert à la fois à structurer et magnifier l'espace, à organiser la circulation des véhicules, et à servir de refuge pour les piétons. Ce magnifique trottoir circulaire avec candélabre est toujours conservé (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



Fig. 15

Dalle de trottoir, rue de la Loi, 2018. Cette remarquable et impressionnante dalle monolithe de pierre bleue (8 m de long sur 2,55 m de large et 20 cm d'épaisseur, un poids de 10,6 tonnes) fut présentée à l'Exposition des Produits de l'Industrie nationale de 1847 par Pierre-Joseph Wincqz, exploitant de la plus grande carrière de pierre bleue de Soignies. En 1851, cette dalle fut placée à son endroit actuel (A. de Ville de Goyet, 2019 © urban.brussels).



Fig. 16

Avenue Guillaume Macau vers l'Hospice Van Aa, carte postale du début du XX^e siècle. Exemple d'intégration des plantations d'alignement dans le trottoir et d'aménagement de jardinets en façade (zone *non aedificandi*) dont la limite avec le trottoir est matérialisée par un soubassement en pierre bleue surmonté d'une grille ouvragée (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).

présents dans la grammaire de l'ornement issue de l'architecture, la bordure de trottoir peut être vue comme une sorte de mouluration – de plinthe – formant le socle, la base sur laquelle reposent les édifices, à l'instar des moulurations du piédestal des statues, du socle des colonnes, du soubassement des

façades et de la grille. L'ensemble de ces moulurations constituent en quelque sorte la modénature de l'espace public. Non seulement la bordure de trottoir met en valeur le bâti, mais la rectitude de son tracé permet aussi, dans une perception latérale, de renforcer les effets de perspective urbaine, au même titre

que l'alignement des candélabres et les éléments horizontaux des façades (cordons de séparation entre les niveaux, corniche). Ici, le trottoir participe à l'esthétique de la linéarité néoclassique à l'échelle de la rue.

Enfin, des jeux de correspondances dans les motifs viennent encore renforcer l'homogénéité de l'espace à l'échelle du quartier : les candélabres entourant le parc sont identiques à ceux placés autour de la statue de la place Royale, à l'exception des armes de Godefroid de Bouillon remplacées par celles de la Ville de Bruxelles, les bornes servant de socle à ces candélabres reprennent le même modèle que les bornes insérées dans les angles de la grille du parc, le motif de la pomme de pin se retrouve à de multiples endroits, en pierre ou en métal (p. 10 et fig. 11, 12, 13, 14).

LA QUESTION DES BORNES

Les bornes sont fréquentes dans les rues de l'Ancien Régime où, adossées aux façades, elles servent de chasse-roues afin de protéger celles-ci des moyeux de voitures. Accessoirement, l'espace ainsi créé peut ménager un refuge occasionnel pour les piétons, ce qui explique sans doute qu'elles soient souvent associées aux premières formes de trottoirs où elles sont reliées par des chaînes. Ce sera le cas à Bruxelles pendant septante ans, avant d'être prohibées par le règlement de 1846. Le trottoir change alors fondamentalement d'aspect et de fonction. Toutefois, les bornes ne disparaîtront pas totalement du paysage urbain. Elles peuvent être conservées comme chasse-roues si la saillie reste limitée (fig. 16) et de nouvelles formes de bornes font leur apparition, intégrées dans les équipements modernes à l'exemple des bornes-candélabres et des bornes insérées aux angles de la grille du parc (fig. page 10 et fig.11). En 1849, une intervention d'Auguste Blaes au Conseil communal, juste postérieure donc à la nouvelle réglementation, montre comment sont perçus, dans le contexte de l'affirmation de la fonction circulatoire du trottoir, les anciennes bornes et quelques autres éléments pouvant gêner le piéton :

« Dans les règlements de 1846 sur les trottoirs et sur les bâtisses, on a eu en vue d'enlever de la voie pu-



Bornes chasse-roues situées à l'entrée de la porte cochère de la rue de la Loi n° 6 (photo de l'auteur).

blique tout ce qui pouvait gêner la circulation, compromettre la sûreté des passants. [...] Ce que j'admire, quand je me rappelle comment une partie des trottoirs était naguère construite et combien de pièges, d'embûches, y étaient tendus aux passants, ce que j'admire encore dans certaines rues, c'est que le nombre des accidents ne soit pas plus grand. Si les passants n'y prenaient garde, s'ils n'avaient plus de prudence que les constructeurs n'ont de prévoyance, le chiffre des fractures s'élèverait bien plus haut. Heureusement le danger diminue de jour en jour. Les soupiraux, les entrées de cave se ferment, les bornes disparaissent, à mesure des

reconstructions. Avant l'invention des trottoirs, la borne avait son utilité, sa raison d'être. Elle préservait les maisons du choc des voitures. À quoi sert-elle aujourd'hui ? À quoi servent ces larges sphères de pierre bleue, ces mappes-mondes de granit que quelques propriétaires conservent à l'entrée de leurs hôtels, celles surtout en avant desquelles est établi un trottoir ? Le trottoir [est] suffisant pour tenir les voitures à distance, à quoi bon une borne en arrière du trottoir ? Il y a là un effet sans cause, un double emploi, un pléonasme architectural. » Il rajoute que « la borne gêne la circulation, rétrécit la voie publique » (BCB, 1849, II, p. 107).

Avec l'achèvement du quartier Royal au milieu du XIX^e siècle, le réseau de larges trottoirs de dallage de pierre bleue devient caractéristique des beaux quartiers ; la formule sera reproduite jusque l'entre-deux-guerres. Mais le trot-

toir évoluera encore durant la seconde moitié du XIX^e siècle suite à l'intégration du végétal (plantations d'alignement, squares, zones de recul avec jardinets) (fig. 16) et la multiplication du mobilier urbain (bancs publics, bornes-fontaines,

bouches d'incendie, poubelles, kiosques à journaux, colonnes d'affichage, aubettes de transport public) (fig. 17-18). Dans un contexte où la ville est souvent considérée comme une œuvre d'art totale³⁸, le rôle esthétique du tracé de la bor-

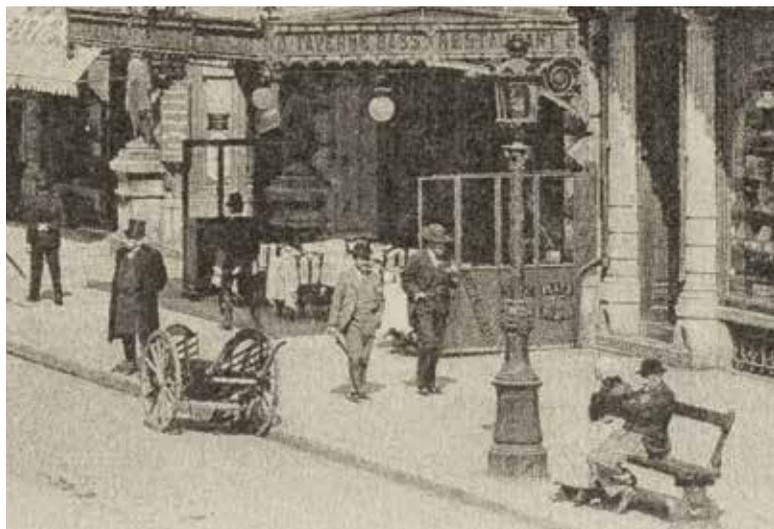


Fig. 17

Vue du boulevard Anspach et de la place De Brouckère (détail), carte postale, début du XX^e siècle. Les boulevards du Centre sont dotés, dès leur origine, de larges trottoirs-promenades destinés à la flânerie commerciale (lèche-vitrine) où sont disposés des bancs publics et des terrasses de café (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



Fig. 18

Exemple de terrasse de café occupant la quasi-totalité de la largeur d'un trottoir, rue de Brabant 205, carte postale, début du XX^e siècle. (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels)



Fig. 19

Place De Brouckère, début du XX^e siècle. Cette photographie panoramique permet d'apprécier simultanément la vaste île piétonne au centre de la place et la ligne des trottoirs le long des façades (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



Fig. 20

Vue de l'avenue Louise au départ de la place Stéphanie, vers 1918. Cette vue témoigne de la diversité des typologies de trottoirs (deux trottoirs-refuges circulaires avec candélabre, deux contre-allées surélevées, trottoirs accolés aux façades) et, de ce fait, de la richesse de la modénature de l'espace public (Coll. Belfius Banque-Académie royale de Belgique © ARB - urban.brussels).



Fig. 21

Jacques Carabain, *Montagne des Aveugles en direction du Marché au Bois* (détail), ca 1895. Un demi-siècle après la publication du règlement sur les trottoirs, divers types d'accotement subsistent encore : trottoirs plus ou moins élevés, seuil de porte avec marche peu saillante, perrons latéraux ou transversaux, revers de pavés (© MVB, L1897/5).

de trottoir au sens large se renforce et la modénature de l'espace public s'enrichit encore par la diversité des motifs en relief. Pour les contemporains, la catégorie « trottoir » se compose à la fois des trottoirs proprement dits (accolés aux constructions riveraines), mais aussi des trottoirs-refuges (établis au milieu de la rue), des ronds-points et triangles d'amortissement (aux carrefours, places et bifurcations), des trottoirs entourant les squares et les monuments, ainsi que les terre-pleins, avenues et contre-allées³⁹ (fig. 19-20).

Il convient toutefois de distinguer les trottoirs tracés dans des rues nouvelles de ceux qui sont construits dans des artères anciennes qui en étaient jusqu'ici dépourvues. Dans ces dernières, coexistent souvent divers dispositifs d'accotement qui, à l'instar des ruptures de niveau, d'alignement⁴⁰, de gabarit et de style architectural, composent un paysage hybride qui subsistera longtemps (fig. 21) Ce décalage dans le processus de modernisation de la voirie renforce encore le contraste entre la ville ancienne et la ville moderne.

LE DÉCLIN DU TROTTOIR AU XX^e SIÈCLE

Mis à part le revêtement de la chaussée, le premier âge de l'automobile ne perturbe pas fondamentalement



Fig. 22

Trottoirs de l'avenue Franklin Roosevelt (avant rénovation). Durant l'entre-deux-guerres, l'avenue des Nations (actuelle avenue F.D. Roosevelt) reprend la prestigieuse formule de trottoirs élaborée par Suys au milieu du XIX^e siècle pour le quartier Royal (dallage de pierre bleue interrompu par des pavés devant les entrées cochères) (photo de l'auteur, 2014).



Fig. 23

Rue du Marronnier. La bordure arrondie délimitant la zone plantée (à droite) dialogue avec la bordure du trottoir (à gauche). L'ensemble constitué par les rues du Marronnier et du Lilas forme un patrimoine viaire remarquable (T. Schlessler, 2019 © urban. brussels).



Fig. 24

Trottoir devant une porte cochère, rue du Lilas. L'un des derniers exemples conservés témoignant du traitement spécifique devant les portes cochères (art. 16 du règlement de 1846) (© Thomas Schlessler, 2019).

les formes traditionnelles de la rue. L'importance du trottoir s'en trouve même renforcée par la consécration du principe de ségrégation modale : le piéton est dorénavant contraint de circuler uniquement sur cette zone⁴¹. En 1934, le nouveau règlement sur les trottoirs bruxellois proclame donc logiquement que « dans toutes les voies publiques, il sera établi des trottoirs »⁴² (fig. 22). L'adoption de nouveaux matériaux permis dans ce même règlement, en l'occurrence les dalles de béton (format carré de 30 cm), commence à modifier l'aspect des trottoirs jusqu'alors constitués uniquement de pierre.

Durant l'après-guerre, la massification de l'automobile bouleverse cette fois profondément la ville par les nouvelles infrastructures routières. Les doctrines fonctionnalistes et technicistes transforment la rue en route, le trottoir est relégué au rang de simple objet technique servant uniquement à réguler les flux, il perd sa liaison organique avec les autres éléments de voirie et avec l'architecture⁴³. Le réseau de trottoirs constitué au XIX^e siècle se dégrade peu à peu à la fois par manque d'entretien, par des réfections ponctuelles avec matériaux et techniques de pose hétérogènes souvent de faible qualité,

de signalisation, par les rétrécissements opérés pour élargir l'espace de circulation automobile ou permettre le stationnement qui, par ailleurs, empêche d'apprécier les effets perspectifs des bordures de trottoirs ou le rôle architectural de ceux-ci en tant que socle des édifices. Quant à l'asphaltage des chaussées et le remplacement des refuges piétons par des îlots directionnels pour automobilistes, cela rompt le lien historique entre le trottoir, la chaussée bombée pavée et les autres formes d'espaces piétonniers.

À partir des années 1990, la reconquête progressive de l'espace pu-



Fig. 25
Exemple d'agrafe en métal liaisonnant la bordure de trottoir rue du Lilas (T. Schlessler, 2019 © urban.brussels).



Fig. 26
Rue du Lilas, le long de l'église Saint-Jean-Baptiste-au-Béguinage, préexistante aux travaux de voirie du XIX^e siècle. Des types d'accotements hybrides qui ont été aménagés au lieu de trottoirs modernes (photo de l'auteur, 2019).

blic par les piétons aboutit à ce que Monique Mosser appelle la « guerre des trottoirs »⁴⁴. La régulation du trafic automobile se matérialise par une multiplication de dispositifs anti-voitures, le trottoir se hérissé de potelets et de barrières empêchant le stationnement. L'élargissement de certaines portions de trottoirs – en particulier les oreilles de trottoirs aux angles des rues – altèrent la linéarité et l'homogénéité du réseau.

(Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics) qui dresse toutes les non conformités de l'ensemble du réseau de trottoirs de la région bruxelloise. Si elles sont appliquées de manière indifférenciée, ces nouvelles normes risquent bien d'entraîner la destruction des derniers exemples de trottoirs historiques, jugés trop étroits, trop élevés, trop pentus...

CONCLUSIONS

Depuis quelques années, avec le tournant de la mobilité douce, c'est carrément l'existence même du trottoir qui est remise en cause. Considéré erronément comme le produit du tout à l'automobile et la matérialisation de la ségrégation modale, le trottoir est, lors de la piétonnisation ou de la mise en zone de rencontre d'un espace public, quasi systématiquement supprimé pour aménager une voirie de plain-pied, même dans les paysages historiques du XIX^e siècle où le trottoir structurait pourtant l'espace. Pensons aux boulevards centraux ou à la place Communale de Molenbeek-Saint-Jean. Quant aux trottoirs non supprimés, ils risquent d'être prochainement « mis aux normes » suite à l'élaboration du plan PAVE

L'éclairage historique nous invite à voir le trottoir autrement, non pas comme un simple dispositif fonctionnel et ségréatif, mais comme un élément significatif d'un système urbain qui se met en place au XIX^e siècle, se prêtant à de multiples usages et jouant un rôle architectural et urbanistique. Le trottoir concourt ainsi à la qualité des paysages historiques, il en renforce la lisibilité et la cohérence. Il s'agit donc de prendre conscience à la fois de sa valeur patrimoniale et de sa plurifonctionnalité, ce qui est d'autant plus urgent dans un contexte d'essor de l'aménagement de plain-pied et de mise aux normes des trottoirs existants. Or, il est possible de concilier accessibilité et préserva-



Fig. 27
Rue du Marronnier, les irrégularités de ces trottoirs constituent aujourd'hui un réel intérêt archéologique (T. Schlessler, 2019 © urban.brussels).

tion des trottoirs dans les espaces historiques par des aménagements légers et qualitatifs⁴⁵. La préservation du trottoir n'empêche pas le développement de « zones de rencontre », bien au contraire, puisque le trottoir a été inventé et a perdu pendant plus d'un siècle et demi dans un régime de mobilité fondé justement sur le partage de l'espace par tous les usagers.

En conclusion, voir le trottoir historique autrement pourrait nous inviter, dans le futur, à compléter le diagnostic mobilité du plan PAVE par une évaluation patrimoniale du réseau de trottoirs de la région bruxelloise⁴⁶, à trouver un équilibre entre préservation des trottoirs et accessibilité, à adopter une certaine flexibilité par rapport aux normes dans les paysages historiques, à améliorer la visibilité de certains trottoirs historiques par une limitation du stationnement et du mobilier urbain, à élargir la réflexion aux accessoires du trottoir (gargouilles, plaques d'égout, avaloirs, agrafes, décrotoirs, grilles de soupirail, candélabres, mobilier, etc.), et plus largement à intégrer la question du trottoir dans une vision globale du paysage historique prenant en compte à la fois la voirie et le bâti. En résumé, il s'agirait de revaloriser le patrimoine à l'échelle de la rue.

NOTES

- Définition extraite de REY, A. [dir.], *Le Grand Robert de la Langue française*, 2^e édition, t. 6, Le Robert, Paris, 2001, p. 1533.
- Cette périodisation recoupe celles de l'histoire globale du système de voirie moderne et de l'histoire des pratiques de mobilité dans l'espace public, voir SCHLESSER, T., *Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles. Un patrimoine urbanistique remarquable dans la ville contemporaine*, CRMS, Bruxelles, 2019 et LOIR, C., « De l'espace partagé à la ségrégation modale : le long processus de transformation de l'espace public (1775-1936) », in BRANDELEER, C. et al., *Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale*, Bruxelles, 2016, p. 13-29 [Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale, 5].
- Je remercie vivement, pour leurs conseils et informations, Quentin Demeure, Cecilia Paredes, Savinien Peeters, Thomas Schlessler et Pierre Van Obberghen
- Voir SEILLAN, F., *Jean-Benoît-Vincent Barré (1735-1824). Un architecte parisien à l'époque du retour à l'antique* (thèse de doctorat), Université de Paris 1 – Panthéon-Sorbonne, 2010, vol. 2, p. 161-178.
- La largeur préconisée par les pouvoirs publics à Paris est identique, cf. HAROUËL, J.-L., *L'embellissement des villes. L'urbanisme français au XVIII^e siècle*, Picard, Paris, 1993 (Villes et Sociétés), p. 158.
- Conditions de vente des terrains en 1776 et 1777, cf. AGR (Archives générales du Royaume), Fonds Création du parc et place Royale à Bruxelles, 16 et AVB (Archives de la Ville de Bruxelles), TP (Travaux publics), 1346.
- LOIR, C., « Du décrotoir au trottoir : histoire de la marche urbaine au tournant des 18^e et 19^e siècles/Van de voetschraper naar de stoep. Te voet door de stad rond de eeuwwisseling van de 18de en de 19de eeuw/From the boot scraper to the sidewalk. A history of urban walking at the turn of the 19th and 20th centuries », in HOLEMANS, C. et ROSIER, L. [dir.], *Décrotoirs! Voetscrapers! Boot scrapers!*, Éditions Racine, Bruxelles, 2012, p. 6-18.
- LOIR, C., *Bruxelles néoclassique : mutation de l'espace urbain (1775-1840)*, CFC-Éditions, Bruxelles, nouvelle édition, 2017. Le premier théâtre de la Monnaie fut doté d'un trottoir dès la fin du XVIII^e siècle, voir LOIR, C., « Circulation et théâtromanie au temps des embellissements : la question de la mobilité dans les projets de salles de spectacles à Bruxelles (1785-1792) », *Histoire urbaine*, n° 38, décembre 2013, p. 111-131.
- « Rapport sur l'éclairage de la voie publique, le mode de pavage, les trottoirs et accotements, l'indication des noms de rues et le numérotage des maisons. Lu dans la séance du 12 novembre 1838 » in DE DELEVINGNE et CALLEWAERT, *Rapports sur les règlements pour la petite voirie de la ville de Bruxelles*, Bruxelles, 1841.
- AVB, TP, 151¹, *Règlement sur les trottoirs, arrêté par le Conseil communal, le 19 septembre 1846*.
- ALONZO, E., *L'Architecture de la voie. Histoire et théories*, Éditions Parenthèses, Champs-Sur-Marne/Marseille, 2018, p. 244 ; BARLES, S., « La boue, la voiture et l'amuseur public. Les transformations de la voirie parisienne, fin XVIII^e - fin XIX^e siècles », *Ethnologie française*, 2015/3 (n° 153), p. 421-430.
- Pour Bruxelles, voir HOUSSIAU, J. et SYMONS, T., « Une histoire de trottoirs : hygiène et équipements publics. Quelques vœux du Conseil de Salubrité publique de Bruxelles au 19^e siècle », *Revue du Cercle d'histoire de Bruxelles et extensions*, juin 2008, p. 21-26.
- Sur les empêche-pipi, c'est-à-dire les protections de coin empêchant l'utilisation des espaces formés par l'encoignure formée par un retrait d'alignement, voir LEGGE, J., *Les empêche-pipi à Bruxelles, Mons, Paris, Tournai... et ailleurs : de l'oubli architectural à la prévoyance intégrée, en passant par les aristocratiques*, 2^e éd. revue et augmentée, Memogrammes – les éditions de la Mémoire, Bruxelles, 2008.
- AVB, TP, 151¹, Conseil de Salubrité publique, *Proposition faite au Conseil communal de Bruxelles pour la construction et la rectification des trottoirs et l'établissement de pisseoirs publics*, 6 février 1846, p. 3]. Voir également BILLEN, C. et DECROLY, J.-M., *Petits coins dans la grande ville : les toilettes publiques à Bruxelles du Moyen Âge à nos jours*, Musée de la Ville de Bruxelles, Bruxelles, 2003 (*Historia Bruxellae* 4), p. 35-42.
- BARLES, S., « La voie publique est spécialement affectée à la circulation. La gestion de la circulation et du réseau viarie à Paris au cours du premier XIX^e siècle », in BOWIE, K. [dir.], *La modernité avant Haussmann. Formes de l'espace urbain à Paris 1801-1853*, Paris, 2001, p. 191-202.
- Intervention de Blaes au Conseil communal le 7 février 1845, cf. AVB, TP 151¹. Note annexée au *Projet de règlement concernant les trottoirs*, Bruxelles, 1846.
- AVB, TP, 26157, minute de la lettre de la Ville au Conseil communal, le 12 mars 1840.
- LOIR, C., « De l'espace partagé à la ségrégation modale [...] », *op. cit.*, p. 13-29.
- Voir LOIR, C., *Bruxelles néoclassique* [...], *op. cit.*, p. 284. Le projet pour les galeries, daté de 1837, indique : « Que sera-ce donc lorsque l'établissement d'une station de chemin de fer aux Bogards [place Rouppe] sera venu doubler, tripler, quintupler peut-être la circulation des voitures par la rue des Fripiers, passage obligé dans le parcours entre les deux stations ? [...] Ensuite il est à observer que la rue des Fripiers est elle-même beaucoup trop étroite pour suffire seule à une aussi grande circulation, qui déjà occasionne des accidents fréquents. On peut dire que la vie du piéton est presque constamment en danger dans cette rue dépourvue de trottoirs et où passent plus de voitures que dans aucune autre de la ville », cf. *Projet*

- présenté au Conseil de Régence par MM. Ad. Hauman, Brugelman, Jean De Mot, Baron de Wykersloot de Weerdesteyn, le 13 décembre 1837, publié par CONDE REIS, G. (dir.), *Galeries Saint-Hubert. Histoire & restauration*, Service des Monuments et des Sites, Bruxelles, 1998, p. 175-178.
20. AVB, TP 151¹, VANDERSTRAETEN, C., *Les trottoirs de Bruxelles. Rapport au Conseil central de Salubrité publique*, Bruxelles, 1845, p. 6.
 21. Sur les matériaux, voir PAUTHIER, I. et ALECIAN, M. (dir.), *Pavés de Bruxelles*, AAM, Bruxelles, 2015, ainsi que la contribution de Francis Tourneur dans le présent volume.
 22. AVB, TP 151¹, *Règlement sur les bâtisses arrêté par le Conseil communal le 31 octobre 1846*, titre IX.
 23. *Loc. cit.*
 24. « Rapport sur l'éclairage de la voie publique [...] », *op. cit.*, p. 28.
 25. AVB, TP 151¹, VANDERSTRAETEN, C., *Les trottoirs de Bruxelles [...]*, *op. cit.*, p. 16 et Conseil central de Salubrité publique, *Projet de règlement pour la construction et la rectification des trottoirs et l'établissement de pissoirs publics*, 1846, p. 5.
 26. LOIR, C., *Bruxelles néoclassique*, *op. cit.*, p. 282-283.
 27. AVB, TP 151¹, VANDERSTRAETEN, C., *Les trottoirs de Bruxelles [...]*, *op. cit.*, p. 15-16.
 28. AVB, TP 151¹, Conseil central de Salubrité publique, *Projet de règlement pour la construction et la rectification des trottoirs et l'établissement de pissoirs publics*, 6 février 1846, art. 29.
 29. Article 17 du règlement. La première réalisation effective d'un sens unique ne semble dater que de 1862, dans la rue de la Bergère. Voir *Bulletin communal de la Ville de Bruxelles* (BCB), 1862, II, p. 41 cité par SCHLESSER, T., *Le paysage urbain néoclassique [...]*, *op. cit.*, p. 29-30.
 30. AVB, TP, 1511¹, *Règlement sur les bâtisses arrêté par le Conseil communal le 31 octobre 1846*, art. 26.
 31. AVB, TP, 1511¹. Auguste Blaes, intervention du 7 février 1845, note annexée au *Projet de règlement concernant les trottoirs*, Bruxelles, 1846.
 32. AVB, TP 151².
 33. BODET, F., *Définir la rue d'habitation. L'apport des textes normatifs, XVIII^e-XX^e siècles*, rapport, 2001, p. 21-36.
 34. Intervention d'Auguste Blaes au Conseil communal le 7 février 1845, cf. AVB, TP 151¹, Note annexée au *Projet de règlement concernant les trottoirs*, Bruxelles, 1846, p. 14.
 35. Pourtant essentielle, cette phase de rénovation de l'espace public est fort peu connue. L'essentiel de l'analyse provient du dépouillement des *BCB*, 1846-1853.
 36. Sur la dimension architecturale de la voie, voir ALONZO, E., *L'Architecture de la voie [...]*, *op. cit.*
 37. Auguste Blaes à propos du projet de Suys dans *BCB*, 1849, I, p. 117.
 38. Voir la contribution de Céline Chéron dans le présent numéro.
 39. Liste reprise par DUBOSCH, C., *Les trottoirs de ville*, Goemaere, Bruxelles, 1919, p. 5.
 40. Voir la contribution de Thomas Schlessier dans le même numéro.
 41. Principe juridiquement établi en Belgique par l'arrêté royal du 17 janvier 1936, voir LOIR, C., « De l'espace partagé à la ségrégation modale [...] », *op. cit.*, p. 13-29.
 42. *Règlement sur les trottoirs*, Bruxelles, 1934.
 43. Voir la contribution de Marie Demanet dans le présent numéro.
 44. MOSSER, M., « La guerre des trottoirs. Ou les nouveaux embarras de Paris », *Le Débat*, 1994/3 (n° 80), p. 260-270.
 45. Plusieurs exemples en Angleterre (*Streets for All*, Historic England 2018), en Irlande (*Access. Improving the accessibility of Historic Buildings and Places*, Dublin City Council, 2011) et aux États-Unis (*Toward Accessible Historic Streetscapes*, New York Historic Districts Council). La CRMS vient de faire réaliser une étude traitant notamment de cette question : SCHLESSER, T., *Le paysage urbain néoclassique à Bruxelles. Un patrimoine urbanistique remarquable dans la ville contemporaine*, CRMS, 2019 [mis en ligne sur le site de la CRMS].
 46. Il s'agirait notamment de déterminer sa valeur d'accompagnement pour le bâti et le paysage (même lorsque le trottoir est, comme au quartier Royal, postérieur au bâti), ainsi que sa valeur intrinsèque (critères historique, technique, typologique), mais en prenant soin d'adapter l'analyse aux spécificités du patrimoine viaire, notamment en ce qui concerne la notion d'authenticité (l'authenticité peut être considérée comme non altérée par une réfection respectant la forme et les matériaux).

THE PAVEMENT

The birth of the modern street

Pavements have been an issue of contention for several years now. Road redevelopments are increasingly opting for levelling out and new accessibility standards are leading to the disappearance or alteration of most old pavements. The first pavements in Brussels were developed in 1776. Their history is more complex than it seems. With the arrival of this new urban infrastructure, the roads underwent radical change: road cambering, sewer system, expansion of paving, new public lighting, planting, installation of urban furniture, development of alignment and levelling plans. Indeed, pavements played a major role in the organisation of the "modern street" which was gradually established throughout the 19th century. This contribution presents the key milestones in pavement history by highlighting the material and functional characteristics. By doing so, it calls for the re-evaluation of the importance of this infrastructure as part of the street's heritage.

COLOPHON

COMITÉ DE RÉDACTION

Stéphane Demeter, Paula Dumont, Murielle Lesecque, Griet Meyfroots, Valérie Orban et Cecilia Paredes

RÉDACTION FINALE EN FRANÇAIS

Stéphane Demeter

RÉDACTION FINALE EN NÉERLANDAIS

Paula Dumont

SECRETARIAT DE RÉDACTION

Cecilia Paredes

COORDINATION DU DOSSIER

Cecilia Paredes et Christophe Loir (ULB)

COORDINATION DE L'ICONOGRAPHIE

Cecilia Paredes

AUTEURS/COLLABORATION RÉDACTIONNELLE

Marion Alecian, Aurélie Autenne, Céline Chéron, Paula Cordeiro, Marie Demanet, Quentin Demeure, Thibaut Jossart, Isabelle Leroy, Murielle Lesecque, Christophe Loir, Griet Meyfroots, Marc Meganck, Muriel Muret, Cecilia Paredes, Thomas Schlessler, Christian Spapens, Francis Tourneur, Tom Verhofstadt

RELECTURE

Françoise Cordier, Martine Maillard, Anne Marsaleix, Marc Meganck, Brigitte Vander Bruggen

TRADUCTION

Gitracom, Hilde Pauwels, Eric Tack, Ubiqu Belgium NV/SA

CARTOGRAPHIE

Maxime Badard, Philippe Chartier, Cecilia Paredes

GRAPHISME

Polygraph'

CRÉATION DE LA MAQUETTE

The Crew communication sa

IMPRESSION

Graphius Brussels

DIFFUSION ET GESTION DES ABONNEMENTS

Cindy De Brandt, Brigitte Vander Bruggen
bpeb@urban.brussels

REMERCIEMENTS

Martin van Berkel, Frédéric Hoebeeck, Frank Scheelings, Thomas Schlessler, René Laurent.

Avec la collaboration de l'équipe du Centre de documentation urban.brussels

Merci aussi aux étudiants du cours *La ville des XVIII^e et XIX^e siècles : paysages urbains historiques et enjeux actuels*, ULB, 2019

ÉDITEUR RESPONSABLE

Bety Waknine, directrice générale, urban.brussels (Service public régional Bruxelles Urbanisme & Patrimoine)
Mont des Arts 10-13, 1000 Bruxelles

Les articles sont publiés sous la responsabilité de leur auteur. Tout droit de reproduction, traduction et adaptation réservé.

CONTACT

Urban.brussels
Mont des Arts 10-13, 1000 Bruxelles
www.patrimoine.brussels
bpeb@urban.brussels

CRÉDITS PHOTOGRAPHIQUES

Malgré tout le soin apporté à la recherche des ayants droit, les éventuels bénéficiaires n'ayant pas été contactés sont priés de se manifester auprès d'Urban.brussels.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

AOE - Archief Onroerend Erfgoed
ARAU - Atelier de Recherches et d'Action Urbaines
AVB - Archives de la Ville de Bruxelles
CIDEP Centre d'information, de documentation et d'étude du patrimoine
CD.U.B - Centre de documentation urban.brussels
ERU asbl Centre d'Études et de Recherches Urbanistiques
F.R.S. - FNRS - Fonds de la recherche Scientifique
KBR Koninklijke Bibliotheek - Bibliothèque royale
KIK-IRPA - Koninklijk Instituut voor het Kunstpatrimonium / Institut royal du Patrimoine artistique
MVB - Musées de la Ville de Bruxelles - Maison du Roi
PMW asbl - Pierres et Marbres de Wallonie
RTC - Royal Trust Collection

ISSN

2034-578X

DÉPÔT LÉGAL

D/2019/6860/018

Dit tijdschrift verschijnt ook in het Nederlands onder de titel "Erfgoed Brussel".

DÉJÀ PARU DANS BRUXELLES PATRIMOINES

001 - Novembre 2011
Rentrée des classes

002 - Juin 2012
Porte de Hal

003-004 - Septembre 2012
L'art de construire

005 - Décembre 2012
L'hôtel Dewez

Hors série 2013
Le patrimoine écrit notre histoire

006-007 - Septembre 2013
Bruxelles, m'as-tu vu ?

008 - Novembre 2013
Architectures industrielles

009 - Décembre 2013
Parcs et jardins

010 - Avril 2014
Jean-Baptiste Dewin

011-012 - Septembre 2014
Histoire et mémoire

013 - Décembre 2014
Lieux de culte

014 - Avril 2015
La forêt de Soignes

015-016 - Septembre 2015
Ateliers, usines et bureaux

017 - Décembre 2015
Archéologie urbaine

018 - Avril 2016
Les hôtels communaux

019-020 - Septembre 2016
Recyclage des styles

021 - Décembre 2016
Victor Besme

022 - Avril 2017
Art nouveau

023-024 - Septembre 2017
Nature en ville

025 - Décembre 2017
Conservation en chantier

026-027 - Avril 2018
Les ateliers d'artistes

028 - Septembre 2018
Le Patrimoine c'est nous !

Hors-série - 2018
La restauration d'un décor d'exception

029 - Décembre 2018
Les intérieurs historiques

030 - Avril 2019
Bétons

031 - Septembre 2019
Un lieu pour l'art

Résolument engagé dans la société de la connaissance, urban.brussels souhaite partager avec ses publics, un moment d'introspection et d'expertise sur les thématiques urbaines actuelles. Les pages de *Bruxelles Patrimoines* offrent aux patrimoines urbains multiples et polymorphes un espace de réflexion ouvert et pluraliste. *Voir la rue autrement* est l'occasion de questionner la cohérence des missions d'urban.brussels sur cet objet urbain incontournable et de rendre visible l'approche intégrée de ses actions sur le paysage bruxellois.

Bety Waknine,
Directrice générale



u



15 €



ISBN 978-2-87584-183-4