

ZONE PIÉTONNE. RÉSIDENTIELLE. DE RENCONTRE... : LE CADRE LÉGAL DU PIÉTONNIER BRUXELLOIS EN CONTEXTE

Céline Brandeleer, Thomas Ermans & Michel Hubert

► Original Research

FR

Quelles sont, du point de vue légal, les différentes possibilités d'aménagement de l'espace susceptibles de donner priorité aux piétons et aux fonctions de séjour ? Qu'est exactement une zone piétonne et en quoi diffère-t-elle d'une zone résidentielle ou de rencontre, ou encore d'une zone de confort ? Ce texte s'attache à décrire et à analyser les implications des différentes possibilités légales d'aménagement en termes d'usages et d'accès pour les différents modes. La zone piétonne, si elle présente de réels avantages en matière de confort et de sécurité pour le piéton et l'exercice de la marche en général, résulte d'une séparation modale forte qui exclut la voiture. Le choix, politique, d'appliquer le cadre légal d'une zone plutôt que d'une autre reflète en réalité des différences de conception de l'espace public et de la mobilité. Plusieurs expériences belges et européennes tendent toutefois à augmenter la flexibilité de ce concept en y multipliant les exceptions, en y implantant des lignes fortes de transport public, ou encore en restreignant le volume et la vitesse de la circulation automobile à travers des aménagements de type zone de rencontre, et ce sans augmentation significative du risque d'accident ou de perte majeure de confort pour les piétons.

NL

Welke zijn, vanuit juridisch standpunt, de verschillende mogelijkheden om een ruimte in te richten met voorrang voor voetgangers en verblijfsfuncties? Wat is een voetgangerszone precies en waarin verschilt ze van een woongebied of een ontmoetingsplek, of nog van een comfortzone? Dit artikel beschrijft en analyseert de implicaties van de verschillende wettelijke mogelijkheden van herinrichting in relatie tot gebruik en toegankelijkheid. De voetgangerszone gaat uit een sterke modale scheiding en het uitsluiten van de wagen om zodoende comfort en veiligheid voor de voetganger te verhogen. De politieke keuze om deze of geen wettelijk omschrijving te geven aan een zone steunt op verschillende opvattingen over publieke ruimte en mobiliteit. Verscheidene Belgische en internationale voorbeelden bepleiten nochtans het concept meer flexibel te maken door vele uitzonderingen toe te staan of door openbaar vervoer aan te leggen of nog door volume en snelheid van het autoverkeer aan banden te leggen via inrichting van gedeelde ruimte, zonder het vergroten van risico tot ongeval of comfortverlies voor voetgangers.

EN

From a legal perspective, what possibilities exist for urban development that give priority to pedestrians and dwelling functions? When is a zone actually a "pedestrian zone", and how does it differ from "residential zones" or "zones of encounter", or even "comfort zones"? This text describes and analyses the implications of different legal options for regulating use and access for different transport modes. The pedestrian zone provides several true advantages in terms of comfort and security for pedestrians and walking in general. Nevertheless it creates a strong modal split that excludes the car. The political choice for one type of legal zone over another one, reflects, in reality, different conceptions of public space and mobility. Several Belgian and European experiences aim at a more flexible concept by proposing exceptions to the rules, by establishing strong public transport services or by limiting the traffic volume and speed of motorized vehicles within "zones of encounter". This is often done without a significant rise in risking accidents or great loss of comfort for pedestrians.

Introduction

Nous nous intéressons, dans ce papier, à trois zones qui, selon le code de la route, réservent *prioritairement* l'entièreté de la voirie aux usages piétons. Il s'agit des zones piétonnes, des zones résidentielles et des zones de rencontre.

Ces trois manières légales de définir et de réglementer certains usages de ces espaces publics renvoient en fait à trois gestions différentes de la mobilité. Les zones piétonnes trouvent leur origine dans l'approche fonctionnaliste d'après-guerre, qui tendait davantage à séparer qu'à articuler entre eux les différents modes de déplacement dans l'espace public [Fériel, 2013]. Les zones piétonnes sont généralement aménagées dans les zones à potentiel touristique et/ou commercial. Les zones résidentielles ont, quant à elles, émergé suite aux expériences de *woonerf* menées aux Pays-Bas dans les années 1970, qui visaient à rendre leur place aux piétons dans les quartiers résidentiels [voir Janssens et Vanderstraeten, 2016 : 40]. Enfin, les zones de rencontre ont émergé au cours des années 1990, dans un contexte de transformation des politiques urbaines, liée à la montée en puissance de l'agenda environnemental, des enjeux de santé publique et de l'évolution des sciences du comportement [Janssens et Vanderstraeten, 2016 : 41].

1. Les types de zones

Le code de la route belge définit une série de zones qui donnent une place privilégiée aux modes actifs (piétons et/ou cyclistes) et qui sont caractérisées par une valorisation de la fonction de séjour, à savoir :

- La zone piétonne ;
- La zone résidentielle ;
- La zone de rencontre ;
- La voirie à circulation locale ;
- Les chemins réservés à la circulation des piétons, cyclistes et cavaliers ;
- Les zones 30.

Chaque zone possède ses règles spécifiques d'accès et de circulation des usagers, généralement explicitées par la signalisation en place. Le Plan Régional de Développement (PRD) de la Région de Bruxelles-Capitale (RBC) de 2002 définit en outre deux types de zones qui ne sont pas reprises en tant que telles dans le code de la route et n'ont donc pas de statut légal [RBC, 2002]. Ces deux types de zones se retrouvent également dans le *projet* de Plan Régional de Développement Durable (PRDD) adopté en 2013 [RBC, 2013a]. Il s'agit de la zone de confort et de la zone semi-piétonne.

Selon le PRD, une « zone de confort » (ou « zone de confort piéton ») est constituée de « voiries reprises dans le réseau de maillage vert, parcs, centres touristiques et autres espaces publics qui feront l'objet

d'une politique particulière en matière de réduction du bruit » (moins de 50dB) [RBC, 2002, Cahier « Bruxelles, ma ville, mon avenir » : 18]. « Identifiées en concertation avec les communes », les zones de confort « contribuent à l'amélioration du cadre de vie et de la convivialité de l'espace public. L'objectif d'un niveau de bruit inférieur à 50dB sera respecté grâce à la mise en pratique de toutes les mesures de prévention des nuisances sonores induites par le trafic automobile : débit très faible ou nul du trafic et limitation stricte de la vitesse » [RBC, 2002, Cahier « Améliorer le cadre de vie » : 12]. La Ville de Bruxelles a utilisé cette notion de zone de confort au début des années 2000 [ERU-DDV, 2004] pour qualifier les nouveaux aménagements qu'elle a réalisés dans les rues situées autour de la Grand-Place (rue Marché aux herbes, etc.). Elle n'utilise plus ce vocable aujourd'hui.

Le projet de PRDD mentionne que « la Région soutiendra la Ville de Bruxelles dans ses volontés d'intégration des Boulevards centraux dans la zone de confort piéton du centre historique de Bruxelles » [RBC, 2013: 121], « au minimum entre la Bourse et De Brouckère » [RBC, 2013: 126]. Ces Boulevards y sont d'ailleurs qualifiés de « pôle de développement métropolitain » et d'« axes régionaux à intégration environnementale renforcée » tandis qu'« une interdiction de transit y sera progressivement mise en place par la création de boucles de circulation qui renvoient sur la petite ceinture¹ et un élargissement des trottoirs et des pistes cyclables » [Ibid]. Le PRDD promeut par ailleurs l'aménagement de « zones de confort piéton » dans toutes les communes « autour des nœuds de transport en commun (principe de no-parking) et dans les noyaux d'identité locale » [PRDD, 2013: 171].

La « zone semi-piétonne », quant à elle, est définie comme une « zone dont l'accès des véhicules motorisés est limité aux véhicules des transports publics, aux taxis et aux véhicules des entreprises, commerces et habitants de la zone, et dont les voiries sont aménagées pour donner priorité aux piétons sur toute la largeur de la chaussée » [RBC, 2002 : 18 ; RBC, 2013].

Comme nous le verrons par après, la différence avec la « zone piétonne » n'est pas nette. Le PRD associe d'ailleurs les deux types de zones lorsqu'il prévoit « la mise en œuvre d'un plan de circulation dans le Pentagone, sur l'initiative de la Ville, pour éviter le trafic de transit et donner une place plus grande aux déplacements doux en développant les espaces piétonniers et semi-piétonniers » [RBC, 2002, Cahier « Réconcilier la mobilité et la ville » : 9]. Quant au projet de PRDD, il préconise l'aménagement de zones de confort piéton, voire de zones piétonnières ou semi-piétonnières dans chaque commune [RBC, 2013].

¹ Ce qui ne correspond pas au plan de circulation actuel qui renvoie le trafic automobile vers une boucle interne au Pentagone.

Notons enfin que des rues peuvent être rendues piétonnes ou que la circulation des véhicules peut y être fortement limitée de manière temporaire, que ce soit de façon exceptionnelle (manifestations syndicales ou politiques, événements culturels, récréatifs, commerciaux...) ou régulière (marchés...), et pour une durée plus ou moins longue. Depuis 1998, il est également possible de réserver temporairement une rue aux activités récréatives auprès de sa commune. Cette fermeture à la circulation automobile reste toutefois limitée à certains jours et heures déterminés [Brandeleer *et al.*, 2016].

De façon plus innovante, mais dans le même ordre d'idée, une première *leefstraat* (*living street* ou *rue vivante*) a été aménagée en août 2016, dans le Pentagone bruxellois (rue Saint-Jean Népomucène) à l'instar de ce qui se fait à Gand depuis plusieurs années avec la participation active des habitants². Ce type d'aménagement temporaire est fonction aussi des conditions météorologiques et disparaît généralement en hiver. C'est particulièrement le cas de villes où le climat est plus rude en hiver comme Montréal (Québec) où une partie des rues Sainte-Catherine et Saint-Denis n'est piétonnisée qu'en période printanière et estivale (Figure 1).

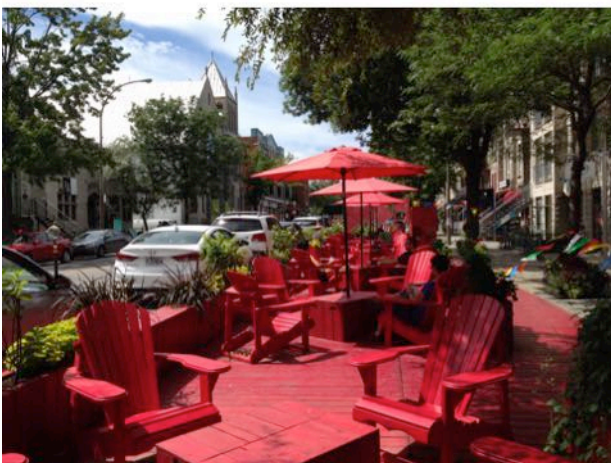


Figure 1. Rue Sainte-Catherine (photo du haut) et rue Saint-Denis (photo du bas) à Montréal

² www.leefstraat.be

2. Zones piétonnes

Le code de la route³ définit une zone piétonne comme une zone réservée aux piétons, délimitée par les panneaux F103 et F105. Ce type de zone a été introduit pour la première fois dans l'Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant sur le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

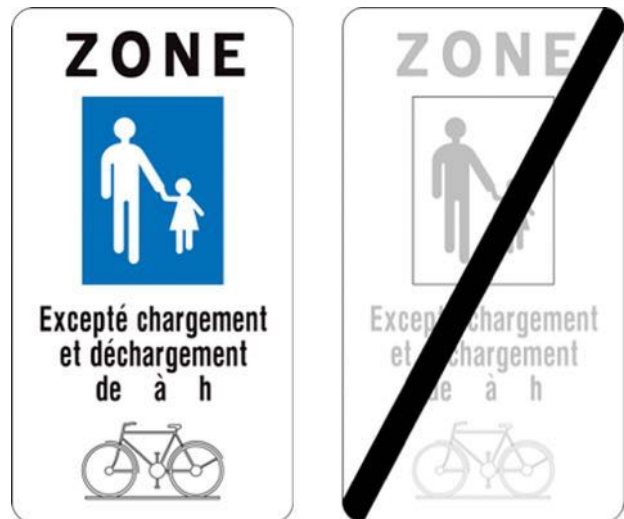


Figure 2. Panneaux F103 et F105

Dans ces zones, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique, les jeux y sont autorisés et le stationnement interdit⁴. La circulation motorisée y est à priori interdite, mais toute une série de véhicules automobiles peuvent toutefois y accéder (véhicules de surveillance, véhicules prioritaires, véhicules de services réguliers de transport en commun... et, moyennant un laissez-passer, les conducteurs de véhicules dont le garage est situé à l'intérieur de ces zones, les véhicules destinés à effectuer des travaux dans ces zones).

De plus, peuvent accéder à ces zones, lorsque la signalisation routière le prévoit et selon les restrictions qui y figurent :

- Les véhicules qui doivent charger ou décharger dans lesdites zones ;
- Les taxis qui ont une destination déterminée à l'intérieur de ces zones pour l'embarquement ou le débarquement de personnes ;
- Les cyclistes.

³ Article 22 sexies (Arrêté royal du 1^{er} décembre 1975).

⁴ Dans la rue Neuve, l'une des premières voiries bruxelloises à être rendue piétonne (1975), la circulation locale et le stationnement sont autorisés depuis 2000 entre 19 h et 7 h du matin, au point que l'on puisse parler dans ce cas de « piétonnier horaire » [Brandeleer *et al.*, 2016 : 124]. Il s'agit en effet d'une pratique normalement illégale dans un piétonnier mais tolérée par la Ville et sa police. Une pratique analogue est en vigueur actuellement dans la partie sud du Boulevard Anspach.

‘ Dans les zones piétonnes, les piétons sont prioritaires, les véhicules d’urgence et de transport public sont autorisés, tandis que d’autres usagers peuvent être tolérés ’

Dans les zones piétonnes, l’accès à la voirie est donc réservé aux piétons, avec une priorité absolue à leur égard. Mais d’autres usagers y sont tolérés à titre exceptionnel, que l’exception porte sur les horaires (livraisons par exemple) ou bénéficie à certains usages ou modes de déplacement. Notons également que les véhicules d’urgence et de transport public sont autorisés à circuler dans ces zones par principe, tandis que les taxis et cyclistes doivent être explicitement indiqués comme exception. Le piétonnier bruxellois s’inscrit clairement dans ce cadre, tout en mettant en œuvre l’ensemble des possibilités d’exception prévues par le code de la route. La zone est ainsi ouverte aux cyclistes, aux taxis et aux livraisons (de 4h00 à 11h00) (Figure 3).



Figure 3. Panneaux F103 et F105 aux entrées et sorties du piétonnier bruxellois

La circulation de ces véhicules autorisés se fait au pas, ils doivent céder le passage aux piétons et au besoin s’arrêter. Ils ne peuvent ni mettre les piétons en danger, ni les gêner. De même, dans ces zones, les cyclistes doivent descendre de leur bicyclette lorsque la densité de circulation des piétons rend difficile leur passage⁵. Les autres engins de déplacement motorisés ou non-motorisés (selon l’A.R. du 13 février 2007), tels les trottinettes, skateboard, chaises

⁵ Les associations de cyclistes estiment que la cohabitation piétons/cyclistes devient difficile à partir de 141 piétons/h/m courant [ProVélo, 2014].

roulantes, segways, monoroues, etc., s’ils circulent plus rapidement qu’à l’allure du pas, doivent suivre les règles d’application pour les cyclistes.

Ces règles avaient précisément donné lieu à une controverse dans le cadre du piétonnier bruxellois lorsque, dans son communiqué de presse relatif à la rentrée scolaire de septembre 2015 et à son impact sur le trafic automobile, la Ville de Bruxelles indiquait que « pour assurer la protection des usagers, la police annonce que, tout en poursuivant son action de sensibilisation, elle a commencé depuis quelques jours à verbaliser les infractions sur le piétonnier », en ajoutant : « A noter que l’attention de la police se portera également sur les cyclistes qui rouleraient dans les limites de cet espace à des vitesses excessives (la vitesse maximale autorisée est de 6 km/h), au risque de mettre les autres usagers en danger ». La controverse portait principalement, d’une part, sur cette vitesse maximale autorisée qui n’existe explicitement dans un aucun texte légal mais correspond plus ou moins à la *vitesse du pas* mentionnée plus haut et, d’autre part, sur la difficulté de circulation dans le piétonnier aux heures d’affluence du point de vue des cyclistes. Pour ceux-ci, la seule alternative est en effet un (long) détour par la *boucle de desserte* qui entoure le piétonnier, ce qui a conduit les associations cyclistes à réclamer des aménagements spécifiques au sein du piétonnier et de développer un réseau de pistes cyclables plus cohérent dans les rues adjacentes [Cuignet, 2016].

Concernant les autres exceptions, selon la Ville de Bruxelles, 1.373 laissez-passer ont été délivrés en 2016 pour les habitants avec garage, habitants PMR, commerces ambulants, soins à domicile et services de transport PMR. De plus, une petite centaine de laissez-passer ont été accordés à des services d’aide sociale ou médicale, à des sociétés de surveillance, etc. Enfin, 4.549 laissez-passer ont été délivrés à la police, aux urgences et aux sociétés en charge des travaux [Schollaert, 2016].

Tous ces usagers et véhicules autorisés ne font toutefois pas pour autant du piétonnier bruxellois une zone de rencontre au sens du code de la route (voir *infra*), dans laquelle aucun véhicule n’est interdit a priori et dans laquelle quelques aires de stationnement en nombre limité peuvent être aménagées⁶.

On touche là au principe même de ce type d’aménagement puisque, généralement, les principaux arguments des autorités publiques pour la mise en place d’un piétonnier sont, d’une part, l’importance des flux piétons et, d’autre part, le potentiel commercial, patrimonial et touristique de la zone.

Bien consciente du potentiel que constituent ces zones, notamment pour la marche qu’elle entend promouvoir, la Région s’est d’ailleurs engagée à

⁶ Notons la situation particulière Place De Brouckère, où deux bandes de circulation sont autorisées dans chaque sens, sans limitation du trafic.

atteindre 20 km de zones piétonnes ou assimilées (zones résidentielles, zones semi-piétonnes, etc.) d'ici à 2018 et 40 km d'ici à 2040 [Bruxelles Mobilité, 2011]. En 2014, cet objectif semblait déjà atteint puisque l'on peut estimer qu'il y avait un peu plus de 20 km de section de voirie en zones piétonnes ou assimilées recensées en RBC. Ceci représentait approximativement 20ha, soit 0,75% de la surface totale des voiries bruxelloises ou 1% en termes de longueur (notons que ces calculs ne prenaient pas encore en compte le nouveau piétonnier sur les boulevards centraux) [Brandeleer *et al.*, 2016]⁷.

Au niveau des aménagements, il n'existe pas de directives spécifiques (en dehors des règles générales relatives à l'aménagement de l'espace public, reprises en grande partie par le Règlement Régional d'Urbanisme), en dehors de la présence de panneaux d'entrée et de sortie de zone. Toutefois, l'aménagement physique se fait généralement de plain-pied, de manière à favoriser l'occupation de l'ensemble de l'espace par les piétons et la prise en compte des personnes à mobilité réduite, en circulation ou à l'arrêt (fonctions de séjour). Une délimitation plus nette est alors réalisée en bord de zone (par exemple, par un trottoir traversant marquant la fin de la zone).

Dans le cas du réaménagement des boulevards centraux, les travaux envisagés sont fortement

contraints par l'historique des sous-sols des boulevards, ainsi que par l'obligation d'accès pour certains véhicules motorisés comme les services de secours et les livraisons.

‘ Les aménagements du plan de Beliris présentent une linéarité importante, qui pourrait inciter les usagers à reproduire leurs schémas habituels de circulation ’

Toutefois, les aménagements prévus dans le plan de Beliris, conçu par SumProject et B-group-Greisch, reproduisent une linéarité importante, en tout cas au niveau des sections courantes des boulevards, similaire à une voirie verdurisée, avec une contre-allée le long des façades et une allée centrale qui se retrouve alors un peu coupée de l'animation des façades [Corijn *et al.*, dans ce Portfolio]. Bien que des espaces de séjour soient prévus dans les bandes verdurisées entre allées et contre-allées, il est possible que, dans cet aménagement linéaire, les usagers reproduisent leurs schémas habituels de circulation, laissant l'allée centrale relativement vide



Figure 4. Projet de réaménagement des boulevards centraux bruxellois.

Source : © SumProject

⁷ On parle bien ici de surfaces de voiries et non de la superficie du périmètre urbain qui comprend ce type de voiries.

ou uniquement pour la circulation plus rapide (notamment les cyclistes).

En effet, une allée centrale de 6 mètres de large ne laisserait que peu de place pour des usages autres que de passage, d'autant que l'installation de terrasses y sera interdite.

‘La présence de nombreux parkings publics et privés contraint fortement la piétonnisation actuelle mais aussi future du centre-ville’

Le périmètre du piétonnier est par ailleurs fortement déterminé par la présence de nombreux parkings publics auxquels l'accès doit être garanti, à tout le moins jusqu'à échéance de leurs permis d'environnement. C'est la raison pour laquelle la piétonnisation de certaines rues (Ecuyer, Fossé-aux-loups...) n'est pas envisageable à court terme. Cette contrainte, de même que la présence de plusieurs parkings privés au sein du piétonnier, pèse également sur l'organisation de *P-routes*⁸ depuis la petite ceinture, tout comme sur l'éventuel élargissement ultérieur du périmètre du piétonnier (à l'instar de ce que la Ville de Gand tente de faire aujourd'hui).

Comme nous l'avons vu, les véhicules de transport public peuvent en principe avoir accès à un piétonnier. C'est l'Arrêté royal du 9 octobre 1998 qui a ajouté l'exception autorisant l'accès du transport public aux zones piétonnes dans le code de la route. Cet ajout est un changement majeur qui, selon nos connaissances, n'a pas été exploité à ce jour en RBC si ce n'est très partiellement dans le piétonnier de la Ville de Bruxelles, dans la partie sud du boulevard Anspach (où les bus 48 et 95 font une boucle depuis le Plattestein pour rejoindre la rue des Teinturiers) et sur la place Fontainas (traversée par les bus 46 et 86). Le projet d'aménagement de la chaussée d'Ixelles en piétonnier pour faciliter le passage du bus 71 (à défaut d'un tram 71) constituerait, s'il se réalise, le premier axe piétonnier majeur avec ligne de transport public régulière⁹.

Dans le cas du piétonnier du centre, la volonté de la Ville a toutefois été de réduire l'impact des terminus de bus dans ou à proximité du piétonnier, ce qui a conduit à une dispersion de ces terminus par rapport

⁸ Une « Parking route » ou « P-route » est un itinéraire balisé, généralement en boucle, qui mène les automobilistes provenant de la périphérie de la zone concernée vers un ou plusieurs parkings et qui permet, à priori, de regagner facilement l'extérieur de la zone.

⁹ Le tronçon de la Chaussée de Louvain entre la Place Madou et la Place Saint-Josse fut également envisagé en piétonnier avec passage de bus (projet Walking Madou) mais c'est l'option d'une rue réservée aux bus, taxis, vélos, livraisons et services de voirie qui a finalement été retenue [Mercier, 2014].

à la situation qui prévalait antérieurement. Il faut donc acter que la création du piétonnier bruxellois et son aménagement futur, tel qu'envisagé, n'intègrent pas de manière privilégiée le transport public de surface, malgré la présence du réseau souterrain de métro et de pré-métro, comme c'est le cas dans de nombreuses villes à l'étranger, telle que Bordeaux par exemple, où la piétonnisation a été dictée d'abord par la mise en place d'un réseau de tram et le développement d'un plan d'amélioration de l'accessibilité du centre-ville. Il est également intéressant de noter que le piétonnier bruxellois ne fait plus référence, contrairement au début des années 2000, à la notion de zone de confort du PRD dans laquelle la réduction du bruit (moins de 50dB) est centrale.

3. Zone résidentielle et zone de rencontre

Les définitions légales des zones résidentielles et des zones de rencontre représentent des manières intéressantes de recomposer l'usage de l'espace public dans le sens d'une meilleure coexistence entre les modes de transport et entre les fonctions. Il s'agit de zones où la fonction de séjour prédomine sur la fonction de circulation, pour laquelle la vitesse est limitée à 20km/h. Selon le Code de la route, article 22bis¹⁰, les termes « zone résidentielle » et « zone de rencontre » désignent une ou plusieurs voies publiques aménagées dont les accès et sorties sont indiqués par les signaux F12a et F12b.



Figure 5. Signaux F12a et F12b

Dans les deux zones, la priorité est donnée au piéton, bien que le trafic automobile y soit autorisé en permanence, c'est là la grande différence avec la zone piétonne. Le comportement attendu des automobilistes y est le même, soit maximum 20km/h et s'arrêter si besoin. C'est pourquoi le même panneau est utilisé pour désigner ces deux types d'aménagements. Dans les zones résidentielles et dans les zones de rencontre, les piétons peuvent utiliser toute la largeur de la voie publique tandis que les jeux y sont autorisés. Les conducteurs ne peuvent ni mettre les piétons en danger, ni les gêner. Au besoin, ils doivent s'arrêter bien que les piétons ne peuvent entraver la circulation sans nécessité. En outre, le stationnement y est interdit sauf aux emplacements délimités.

¹⁰ Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant sur le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.

La place Communale de Molenbeek : une zone de rencontre pionnière en RBC¹¹

La place Communale de Molenbeek, réaménagée selon le principe d'*urban design* d'« espace partagé », est reconnue comme la première expérience régionale de zone de rencontre. Ce réaménagement mené et financé par Beliris en partenariat avec la Région de Bruxelles-Capitale et la commune de Molenbeek-Saint-Jean dans le cadre du contrat de quartier Cinéma Belle-Vue, a été inauguré le 20 juin 2014 après moins de 8 mois de travaux. L'ensemble du périmètre réaménagé comprend la place Communale, la rue du Comte de Flandre entre la chaussée de Gand et la rue Sainte-Marie, ainsi que la rue du Prado. Si un seul et même matériau de revêtement de sol (pavés de porphyre de réemploi resciés) a été utilisé pour l'ensemble du périmètre, seules la place Communale et la rue du Comte de Flandre forment la zone de rencontre, la rue du Prado étant une zone piétonne.

Dès son origine en 1859, la place Communale, qui ne fut pas tout de suite bâtie, fut aménagée dans le cœur dense de Molenbeek en pleine expansion industrielle pour accueillir des marchés. Une trentaine d'années plus tard, des maisons néoclassiques et la maison communale viendront configurer cette place régulière de 95 sur 40 mètres, confirmant ainsi son rôle de centre majeur de la vie publique molenbeekoise. Ce rôle structurant, la place Communale va continuer à le jouer jusqu'à aujourd'hui puisqu'elle accueille de nombreux événements et activités, et héberge à nouveau les deux marchés hebdomadaires du jeudi et du dimanche. Dans un des quartiers les plus denses de Bruxelles, elle témoigne par excellence de la multifonctionnalité de l'espace public et des avantages de son étendue.

En concertation avec l'ensemble des acteurs qui ont pris part au projet de contrat de quartier, il a été décidé de redonner cette vocation à la place en mettant fin à la démesure de l'envahissement automobile qui en avait fait progressivement un parking au détriment des autres modes d'appropriation et d'opter par conséquent pour un réaménagement en espace partagé. Les quelque 90 places de stationnement qui étaient aménagées sur la place ont été déplacées à proximité dans le parking Brunfaut et prochainement dans un parking situé rue Vandermaelen.

- L'auteur du projet sélectionné suite à un concours organisé par la commune et Beliris en 2010 est le bureau d'architecture 'a practice' de Cécile Chanvillard et Vincent Piroux qui a collaboré avec le bureau d'études techniques Atelier Ruimtelijk Advies, l'artiste Joëlle Tuerlinckx et l'architecte-urbaniste Pierre Vanderstraeten ;
- Bernard Lejong, responsable pour Beliris, a suivi l'étude et les travaux ;
- Vincent Degruene, chef de projet au sein de la commune de Molenbeek-Saint-Jean pour le contrat de quartier Cinéma Belle-Vue, a piloté l'opération tout au long du processus ;
- Verbruggen bvba est l'entreprise qui a été désignée pour la réalisation des travaux ;
- Le coût total des travaux s'est élevé à 1 489 955 € pour une surface de 6 600 m², soit un prix moyen au m² de 225,75 €.



Figure 6. La place Communale de Molenbeek avant et après son réaménagement

Photos : Pierre Vanderstraeten

¹¹ Cet encadré est tiré de Janssens et Vanderstraeten [2016].

La zone résidentielle est une zone dans laquelle la fonction d'habitat est prépondérante. Ce type de zone a été inclus dans le code de la route en 1978. Contrairement aux zones piétonnes, les règles d'aménagement y sont strictes (rue de plain-pied, ralentisseurs, rupture de linéarité...) et relativement coûteuses pour garantir la bonne coexistence entre les piétons et les véhicules motorisés, ce qui peut probablement expliquer le faible nombre de zones de ce type dans la Région bruxelloise, les communes lui préférant la mise en zone 30 [Janssens et Vanderstraeten, 2016]. Enfin, aucun service régulier de transport en commun ne peut traverser la zone, ce qui constitue une autre différence importante par rapport à la zone piétonne et la zone de rencontre.

En 2004, lors de la création du *code de la rue* (A.R. du 4 avril 2003) plus adapté au contexte urbain que ne l'est le code de la route, la « zone de rencontre » vint s'ajouter à l'arsenal des aménagements possibles¹². Il s'agit d'une zone dont les caractéristiques sont similaires à celles de la zone résidentielle, mais dont la fonction peut être étendue à l'artisanat, au commerce, au tourisme, à l'enseignement et aux activités récréatives :

« Dans un premier temps, les règles de conception de la zone de rencontre restent également les mêmes, la seule différence tenant à l'élargissement du champ d'application du statut : il est autorisé en présence d'activités de commerce, récréatives, d'artisanat, d'enseignement... et plus uniquement dans le seul contexte résidentiel. Dans un deuxième temps, l'infrastructure étant une matière régionalisée, certaines autorités régionales prennent l'initiative de modifier les conditions de réalisation de ce statut. C'est ainsi que la RBC adopte une circulaire régionale sur les zones résidentielles et de rencontre (circulaire régionale du 9 septembre 2013) qui intègre, entre autres, l'assouplissement des règles d'infrastructure tant souhaité, la nécessité de prendre en compte l'accessibilité des PMR et l'ouverture de ces zones aux transports en commun. Ce faisant, la Région a encadré de façon souple la réalisation d'espaces partagés¹³ en offrant une grande liberté aux concepteurs. Les espaces partagés qui se développeront en Région bruxelloise se feront donc sous le couvert du statut de zone de rencontre avec la priorité donnée au piéton » [Janssens et Vanderstraeten, 2016 : 41].

	ZONE PIÉTONNE	ZONE RÉSIDENTIELLE	ZONE DE RENCONTRE
FONCTION	principalement commerce/tourisme	habitat	habitat, artisanat, commerce, tourisme, enseignement, activités récréatives
RAPPORTS ENTRE USAGERS	piéton prioritaire dans tous les cas	piéton prioritaire mais mixité des modes et des usages (le piéton ne peut toutefois pas entraver la circulation sans nécessité)	
ACCÈS ET CIRCULATION AUTOMOBILE			
Accès	interdit a priori sauf exceptions définies	autorisé	
Vitesse	au pas pour les exceptions	20km/h, vitesse limitée par des dispositifs ralentisseurs (dans le cas des zones résidentielles) et un aménagement non-linéaire et par une délimitation d'entrée et de sortie de zone (trottoir traversant...)	
Stationnement	interdit, arrêt autorisé pour les exceptions	interdit sauf dans les zones délimitées, arrêt autorisé.	
Livraisons	si autorisées, durant des tranches horaires définies	autorisées aux emplacements clairement identifiés et positionnés de manière à avoir le moins d'impact possible sur la sécurité et le cheminement des piétons	
CYCLISTES	interdits sauf si exception, obligation de descendre du vélo si trop forte densité de piétons	autorisés	
TRANSPORT PUBLIC	autorisé	interdit	autorisé
AMÉNAGEMENTS SPÉCIFIQUES SELON LE CODE DE LA ROUTE	pas d'aménagement spécifique obligatoire, autre que les panneaux à l'entrée et à la sortie de la zone	aménagements spécifiques pour garantir la coexistence des modes (mobiliers urbains, plantations... placés de façon à ralentir la vitesse des véhicules et à déterminer leur trajectoire), aménagement de plain-pied, suppression des trottoirs, délimitation entrée et sortie de zone (panneaux + différence de niveau, par exemple), délimitation des espaces de stationnement	

Tableau 1. Comparaison des zones piétonne, résidentielle et de rencontre, selon le code de la route

¹² Pour une présentation détaillée de la zone de rencontre, son histoire, ses principes et son application à Bruxelles, voir Janssens et Vanderstraeten [2016].

¹³ Répandue en Europe sous les termes de "shared space", la notion d'espace partagé est générique, caractérisant des types d'aménagements partageant la même philosophie.

Conclusion : Mise en perspective

Le tableau 1 offre une lecture synthétique et comparative en termes de fonction principale, rapports entre usagers, régulation d'accès des différents modes de mobilité et d'aménagements spécifiques.

Pour terminer, signalons, qu'à l'échelle de la RBC, les zones piétonnes et résidentielles sont relativement peu nombreuses (comme indiqué plus haut, une seule zone de rencontre existe, c'est la Place communale de Molenbeek). Les zones piétonnes se concentrent principalement au sein du Pentagone, alors qu'on retrouvera les zones résidentielles plutôt en deuxième couronne (Figure 7).

La piétonnisation de rues et de zones urbaines se fait souvent dans un objectif de revalorisation urbaine et d'attractivité commerciale. La piétonnisation peut alors entraîner l'envahissement de la voirie par des terrasses de cafés et une tendance à la monofonctionnalité de la zone, dans le sens où une hausse des loyers entraînée par l'attractivité commerciale ou de restauration tend à rentabiliser tout l'espace disponible *utile* et à ne plus utiliser les étages pour la fonction résidentielle, sans compter que l'accès à ces étages est souvent rendu difficile ou impraticable [Dessouroux, 2006].

Mais, dans l'ensemble, les communes bruxelloises semblent plutôt réticentes à fermer totalement certains axes à la circulation automobile, comme en

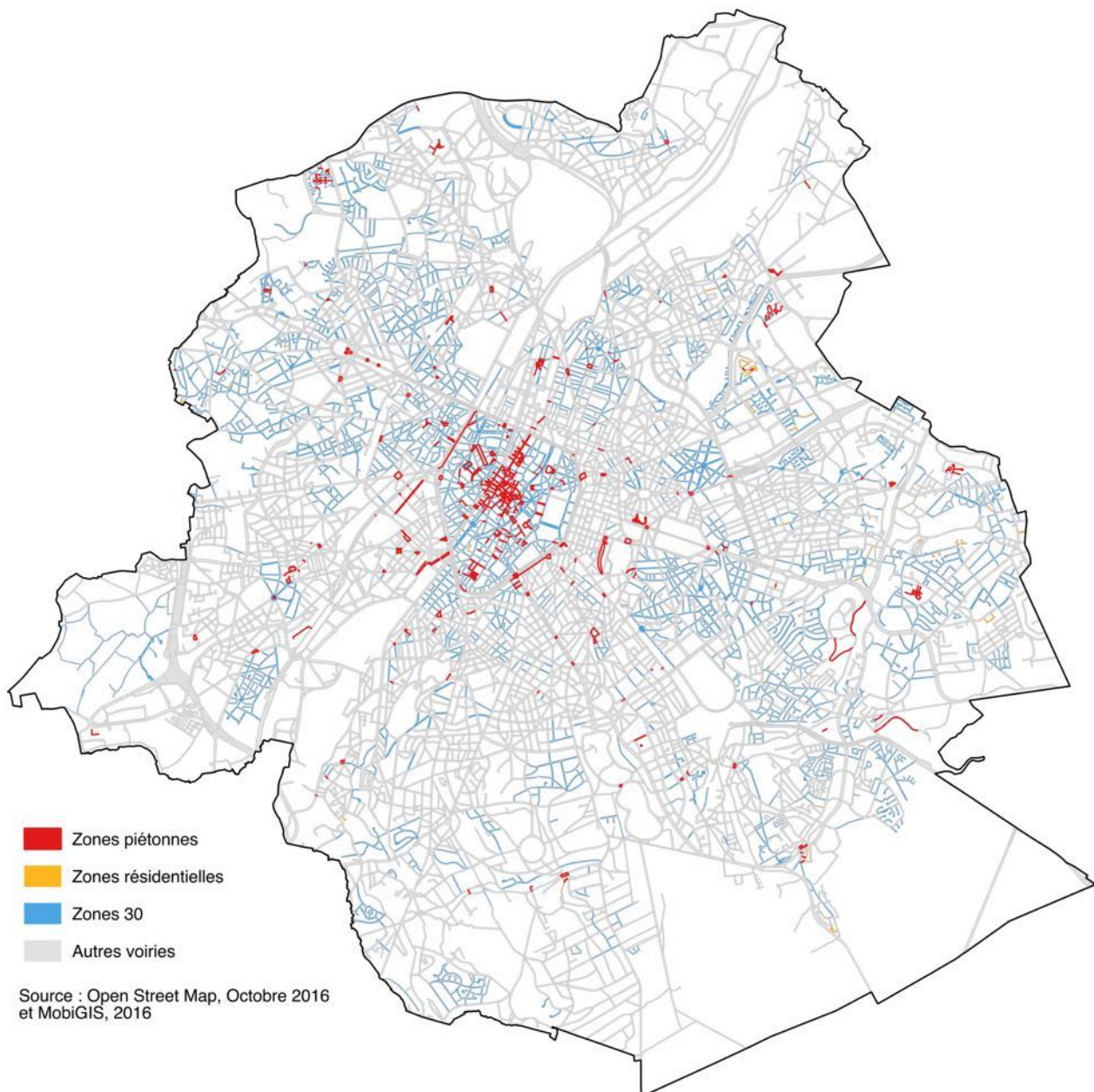


Figure 7. Zones piétonnes et résidentielles en 2014

Source : Open Street Map, Octobre 2016 et MobiGIS, 2016

témoigne le nombre limité de zones piétonnes sur l'ensemble de la Région. La zone piétonne, si elle présente de réels avantages en matière de confort et de sécurité pour le piéton et l'exercice de la marche en général, résulte d'une séparation modale forte qui exclut *de facto* les autres modes.

C'est pourquoi plusieurs expériences belges et européennes tendent à augmenter la flexibilité de ce concept et à proposer une autre manière de partager

l'espace public, en expérimentant notamment les transports publics dans les zones piétonnes, ou en restreignant le volume et la vitesse de la circulation automobile à travers des aménagements de type zone de rencontre, et ce sans augmentation significative du risque d'accident ou de perte majeure de confort pour les piétons, mais en limitant néanmoins significativement le stationnement [Brandeleer *et al.*, 2016].

Bibliographie indicative

- Arrêté royal du 1er décembre 1975 portant sur le règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique.
- BRANDELEER, C., ERMANS, T., HUBERT, M., JANSSENS, I., LANNOY, P., LOIR, C., et VANDERSTRAETEN, P., 2016. Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale n°5. Bruxelles.
- BRUXELLES MOBILITÉ, 2011. IRIS 2. Plan de mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale
- CENTRE DE RECHERCHES ROUTIÈRES, 2014. Le Code du Gestionnaire illustré. Bruxelles
- CUIGNET, F., 2016. Pentagone : les cyclistes réalisent un test d'audition de la Ville de Bruxelles. In : *GRACQ.org* [en ligne]. 26 février 2016 [Consulté le 28 septembre 2016]. Disponible à l'adresse : <http://www.gracq.org/actualites-du-gracq/pentagone-les-cyclistes-realisent-un-test-dauidition-de-la-ville-de-bruxelles>
- DESSOUROUX, C., 2006. *La production des espaces publics dans la ville contemporaine. Enjeux, acteurs et logiques de gestion et d'aménagements dans trois communes de la Région de Bruxelles-Capitale*. Thèse de doctorat en sciences géographiques. Bruxelles. Université Libre de Bruxelles.
- ERU-DDV, 2004. Projet de « zone confort » autour de la Grand-Place. Bruxelles : Ville de Bruxelles.- Délégation au développement de la Ville.
- FÉRIEL, C., 2013. Le piéton, la voiture et la ville. De l'opposition à la cohabitation. In : *Métropolitiques*. Disponible à l'adresse : <http://www.metropolitiques.eu/Le-pieton-la-voiture-et-la-ville.html>
- JANSSENS, I., 2013. Les zones résidentielles et de rencontre ou le partage de l'espace public dans la sécurité et le respect mutuel. Bruxelles : Institut Belge de Sécurité Routière.
- JANSSENS, I., et VANDERSTRAETEN, P., 2016. Espaces partagés : du concept à la mise en œuvre. In : BRANDELEER, C., *et al.*, Le partage de l'espace public en Région de Bruxelles-Capitale. Cahiers de l'Observatoire de la mobilité de la Région de Bruxelles-Capitale n°5. Bruxelles. pp. 14-104.
- MERCIER, C., 2014. Walking Madou, un laboratoire de combat. In : *PYBLIK*. 2014.]PYBLIK[2014. pp. 21-38.
- PROVÉLO, 2014. Zone piétonne : la combinaison piétons / cyclistes est-elle possible ? In : *provelo.org* [en ligne]. 24 novembre 2014. [Consulté le 28 septembre 2016]. Disponible à l'adresse : <http://www.provelo.org/fr/rd/centre-de-documentation/zone-pietionne-combinaison-pietons/cycliste-est-elle-possible>
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2002. Plan Régional de Développement. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2013a. Projet de Plan Régional de Développement Durable. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.
- RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE, 2013b. Circulaire régionale du 9 septembre 2013 relative aux zones résidentielles et aux zones de rencontre. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale.
- SCHOLLAERT, J., 2016. L'agrandissement du piétonnier et le nouveau plan de circulation du Pentagone. In : *Midi du développement urbain*. Conférence. Bruxelles. 14 juin 2016.
- TIMENCO, 2014. Cahier GO10. Directives pour une ville conviviale pour les piétons. Bruxelles : Région de Bruxelles-Capitale - Bruxelles-Mobilité.
- VILLE DE BRUXELLES, 2016. Règles d'accès dans la zone piétonne de la Ville de Bruxelles dans le cadre de la phase test du Plan de circulation Pentagone (préalable à un futur règlement). Bruxelles : Ville de Bruxelles.