



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS RELATIF A L'INTERET DE POUVOIR UTILISER L'ASPHALTE COMME
REVETEMENT POUR CERTAINS TROTTOIRS EN REGION BRUXELLOISE**

Demandeur	Avis d'initiative suivant un projet de motion de la section PMR
Demande reçue le	19/09/23
Exposés	16/10/23 présentation de l'étude « L'asphalte sur les infrastructures piétonnes en Région bruxelloise », réalisée par le Centre de Recherches Routières, Olivier Van Damme
Documents transmis	Présentation « Étude relative à l'utilisation de l'asphalte comme revêtement piéton dans les espaces publics bruxellois. » Etude « L'asphalte sur les infrastructures piétonnes en Région bruxelloise »
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	20/11/2023

L'étude du Centre de recherches Routières (CRR) présente les possibilités offertes par l'asphalte (par asphalte il faut entendre les enrobés à chaud et les asphaltes coulés) pour les aménagements piétons. Son objectif était d'étudier la possibilité d'utiliser l'asphalte comme revêtement sur les trottoirs et dans les zones piétonnes en Région de Bruxelles-Capitale, mais aussi de proposer un ou deux type(s) d'enrobé(s) adapté(s) aux espaces piétons. Elle a été réalisée entre 2021 et 2022 à la demande de Bruxelles Mobilité.

Contexte

1. Suite à l'approbation par le Gouvernement le 28 novembre 2019 de la Charte sur les revêtements piétons et vus les bons scores de qualité d'usage de l'asphalte sur les trottoirs et le peu d'usage qu'il en est fait, Bruxelles Mobilité avait commandité au CRR une étude sur le sujet, dans le courant de l'année 2020. L'objectif étant de choisir un ou deux types d'asphalte qui évitent les risques de surchauffe tout en répondant à des critères esthétiques et de sécurité. L'étude s'est clôturée en 2022, mais elle n'a pas débouché sur le choix d'un asphalte type, ni sur l'engagement du Gouvernement de favoriser un usage plus courant de ce matériau sur le réseau piéton.

2. L'étude présente deux types d'enrobés compatibles avec une utilisation sur des trottoirs et des zones piétonnes. D'une part, elle évoque une mise en œuvre et un compactage mécanique du béton bitumineux (ou enrobé bitumineux) qui produit des performances optimales, mais qui n'est pas toujours utilisable sur des trottoirs étroits interrompus par des obstacles. D'autre part, elle présente l'asphalte coulé qui convient très bien dans les zones plus étroites comme les trottoirs, malgré la présence de nombreux obstacles.
3. Le principe d'une utilisation ponctuelle dans certains contextes bien spécifiques serait préféré à une utilisation à plus large échelle.

Préambule

4. La Commission salue l'initiative de Bruxelles Mobilité d'étudier des pistes en vue d'améliorer rapidement le confort et l'accessibilité du réseau piéton. Elle estime néanmoins qu'il serait utile de considérer de façon plus approfondie les enjeux environnementaux que pose l'usage de l'asphalte et de comparer de façon plus approfondie l'intérêt de ce matériau par rapport à d'autres alternatives (voir infra).

Sur les avantages de l'asphalte comme revêtement piéton

La Commission relève, sur base de la présentation du CRR, que :

5. L'asphalte offre un niveau de qualité d'usage très élevé (presque systématiquement au-dessus de 8/10, à savoir les niveaux requis par le volet réglementaire du Plan régional de mobilité pour les revêtements sur les réseaux piétons PLUS et COMFORT), pour autant que sa mise en œuvre soit correcte ;
6. L'asphalte est, en général, un matériau meilleur marché que les revêtements modulaires classiques (dalles 20x20) et permet une pose beaucoup plus rapide (ce qui permet de réduire les coûts de main d'œuvre, mais aussi la gêne qu'occasionnent les chantiers pour les riverains). Il permet aussi de traiter plus de m² avec le même budget (limité) ;
7. L'asphalte pourrait donc permettre d'accélérer la mise en accessibilité du réseau piéton en Région bruxelloise (une demande pressante et légitime des personnes à mobilité réduite, mais difficile à mettre en œuvre à brève échéance étant donnée l'envergure du réseau piéton) ;
8. Il existe des solutions qui permettent de répondre aux enjeux esthétiques qu'implique l'usage de l'asphalte (coloris, possibilité d'imprimer des motifs, etc.) ;
9. Les réalisations en asphalte peuvent contribuer à la sécurité des usagers. En effet, les matériaux peuvent être colorés et ainsi accentuer visuellement certaines fonctionnalités de la route ;
10. Les trottoirs contigus à des pistes cyclables asphaltés créent des conflits d'usage, les piétons choisissant naturellement le revêtement le plus confortable. L'utilisation de l'asphalte sur les trottoirs dans ce type de configuration apporterait une solution positive. Rappelons que la Charte sur les revêtements piétons en Région de Bruxelles-Capitale stipule « *qu'en présence d'un aménagement piéton juxtaposant un aménagement cyclable, le niveau de confort du revêtement piéton doit être équivalent à celui du revêtement cyclable* ».

Sur les points d'attention et les impacts négatifs à considérer

La Commission soulève un certain nombre de points d'attention et d'impacts négatifs quant à l'usage de ce matériau comme revêtement piéton :

11. La gestion des impétrants nécessite ainsi une approche coordonnée. S'il est aisé d'intervenir sur l'asphalte pour une réparation, les interventions successives en réduisent notablement la durabilité, sans compter que ces réparations consécutives ont un impact sur la qualité du confort des usagers. Par ailleurs lors de réparation il est difficile de garantir un coloris identique ;
12. Lors de la comparaison du coût de l'asphalte par rapport aux revêtements modulaires, il convient de considérer des types d'asphalte optimal au niveau esthétique (impression, sablage, gravillon, etc.) et qui limitent l'absorption de la chaleur (coloris plus clair) ;
13. Il faudra aussi déterminer précisément dans quelle(s) zone(s) ce type de matériau est pertinent, et ce, tant pour l'asphalte coulé que l'enrobé bitumineux. À titre d'exemple faut-il s'orienter vers des zones telles que celles situées autour des parcs, des terrains de sport, des trottoirs sans riverains, autour des palais d'expositions au Heysel à la place de la dolomie, le long de terrains industriels, le long de cimetières ? ou encore faut-il s'orienter vers les trottoirs jouxtant des pistes cyclables elles-mêmes en asphalte (cfr supra) ? Ou faut-il plutôt se référer au réseau piéton et magistrales piétonnes ? Il faudra aussi tenir compte de la présence de l'ombre.
14. Un recours systématique à l'asphalte est en opposition avec différents objectifs environnementaux de la Région, notamment ceux du Plan Air-Climat-Energie et du Plan Intégré de Gestion des eaux pluviales. En effet, dans le cadre de l'adaptation au changement climatique, l'asphalte est problématique vu son aspect imperméable (lutte contre les inondations, favoriser l'infiltration des eaux pluviales afin de lutter contre la sécheresse, ...) et son effet d'îlot de chaleur urbain. Des solutions pour réduire ses impacts sont évoquées dans l'étude, mais sans aucune objectivation possible de celles-ci, puisque ni les surcoûts, ni l'efficacité de ces solutions par rapport à d'autres alternatives n'ont été eux présentés, voire testés de manière complète. Les premiers tests de revêtements perméables (projet pilote à Anderlecht) actuellement en cours n'étaient pas disponibles au moment de la recherche.
15. L'effet chaleur a un impact négatif sur le confort des piétons. Bien que Paris a été pris comme exemple lors de l'étude, la Commission demande que la synthèse de l'APUR (l'Atelier parisien d'urbanisme)¹ soit davantage prise en compte dans les projets à définir (voir infra). En effet, on y lit que l'omniprésence de l'asphalte sur les trottoirs devrait être réinterrogée aux regards des enjeux climatiques et ce, en particulier au pieds des bâtiments sur les espaces très ensoleillés.
16. L'utilisation d'un matériau bitumeux, dérivé de la chimie du pétrole, a un impact négatif en termes d'émissions de CO₂, de qualité de l'air (particules émises tout au long du processus et a posteriori par dégradation, photo-oxydation, etc. du revêtement en place) et de circularité. Bien que recyclable, le taux de réemploi de l'asphalte est moindre et il convient d'objectiver

¹ https://www.apur.org/sites/default/files/documents/ilots_chaleur_urbains_paris_revete-ments_sol_paris.pdf

le coût de ce recyclage. Sur la thématique de la Nature, l'asphalte empêche également l'installation entre les joints d'adventices (qualifiées de 'mauvaises herbes') et d'habitats de toute une série d'espèces, telles que des abeilles et guêpes sauvages.

17. Dans la mesure du possible, les résidents locaux devraient pouvoir être informés et/ou consultés dans le cadre du processus décisionnel relatif à la (re)construction des chemins piétonniers.

Avis

Sur base de ce qui précède, la Commission demande à la Ministre chargée de la Mobilité :

18. Sur base de résultats complémentaires, de mandater Bruxelles Mobilité pour lancer des projets pilotes d'envergures et présentant des configurations différentes qui permettent de tester les solutions retenues. Ces projets pourraient ainsi permettre d'objectiver les coûts et temps de mise en œuvre et de considérer, sur base de données actualisées, la pertinence de ces revêtements quant à la tension qui existe entre l'envergure de la mise en accessibilité du réseau piéton et le contexte budgétaire actuel et les enjeux esthétiques, environnementaux et de différenciation possibles des espaces . En particulier, il y a lieu de regarder attentivement la question de stress thermique, à la fois comme un problème environnemental, mais aussi comme un problème de mobilité.
19. La commission recommande que les tests prennent également en compte l'un ou l'autre revêtements typiques actuels, à titre de référence.
20. Dans le cadre de ces projets-pilotes, Bruxelles Mobilité impliquera Urban et Bruxelles Environnement pour déterminer les lieux les plus appropriés à tester et contribuer à leur évaluation.
21. De charger Bruxelles Mobilité, sur base de ces projets, de définir des directives quant à l'opportunité d'utiliser l'asphalte et ce en fonction des circonstances, le choix du type de matériaux préféré et à la mise en œuvre de ces matériaux. Dans ce cadre, Bruxelles Mobilité impliquera également Urban et Bruxelles Environnement.