

Étude sur les gênes piétonnes dans les rues commerçantes

Depuis un certain nombre d'années, Bruxelles cherche à augmenter la part modale de la marche et à offrir des espaces piétons confortables et accessibles à tous.

Pourtant, trop souvent, des trottinettes, des étals de commerces, des terrasses de café et autres encombrants entravent la marche. Pour rendre notre ville plus "marchable", il devient indispensable de réduire et de mieux gérer ces gênes. Pour cerner le phénomène, Bruxelles Mobilité a commandité en 2018 une étude sur les gênes piétonnes dans les rues commerçantes de la Capitale à l'UCLouvain/Saint-Louis (avec le soutien du CRR). Le rapport final de cette recherche a été remis au mois de janvier 2020.



Obstacles rencontrés sur les trottoirs

Affiner l'expertise en matière de mobilité piétonne

En 2014, Bruxelles Mobilité lançait son Plan d'accessibilité des voiries et des espaces publics (PAVE). Un des volets de ce plan a consisté à faire un inventaire exhaustif de l'accessibilité de l'ensemble des trottoirs régionaux et communaux. Ce travail, qui a duré près de cinq années, a permis de recenser et de géoréférencer 163.400 non-conformités (des trottoirs trop étroits, des bordures surélevées, des dalles podotactiles absentes, etc.). Sur base de cet inventaire, la Région met à disposition des communes des subventions afin de les assister dans la mise à niveau de leur réseau piéton structurant (Piéton PLUS et CONFORT).

Cependant, dans la mesure où il ne porte que sur les aspects matériels et morphologiques des trottoirs, l'inventaire du PAVE laisse hors champ une large gamme d'autres entraves à la marche, notamment les "gênes mobiles" telles que des fanions publicitaires, des étals de commerces, des sacs poubelles, des terrasses de café, etc. Par ailleurs, cet inventaire référence une par une des gênes matérielles, mais n'explique pas comment

Commanditaire : Bruxelles Mobilité - Service Planification
Soumissionnaires : UCLouvain/Saint-Louis (avec le soutien du Centre de recherches routières)
Janvier 2020
Focus GOOD NETWORK du Plan régional de mobilité 2020-2030 - GOOD MOVE (Sécuriser et assurer l'accessibilité des voiries et des espaces publics)





elles "cohabitent", comment elles se combinent et se renforcent.

Enfin, le PAVE ne prend pas en compte les comportements effectifs des piétons : il n'explique pas comment les usagers des trottoirs perçoivent les gênes, les contournent ou s'en accommodent.

Pour compléter l'éventail des mesures et outils à disposition de la Région en matière de politique piétonne, il s'est avéré nécessaire de combler ces "lacunes". C'est dans ce cadre que s'inscrit la recherche commanditée à l'UCLouvain/Saint-Louis.

Portée de l'étude

Dans la mesure où il s'agissait ici de comprendre les gênes dans toute leur complexité, les chercheurs de l'UCLouvain/Saint-Louis ont restreint leur champ d'investigation à trois axes commerciaux importants de la Capitale : la chaussée de Gand, la chaussée d'Ixelles et la chaussée de Waterloo. En outre, ils ont élaboré et entrecroisé trois approches complémentaires. D'abord, une recherche objective à travers une cartographie minutieuse des gênes rencontrées sur ces axes. Ensuite, une étude quantitative au moyen de caméras statiques. Enfin, une recherche subjective à travers des parcours commentés.

Cartographier les gênes

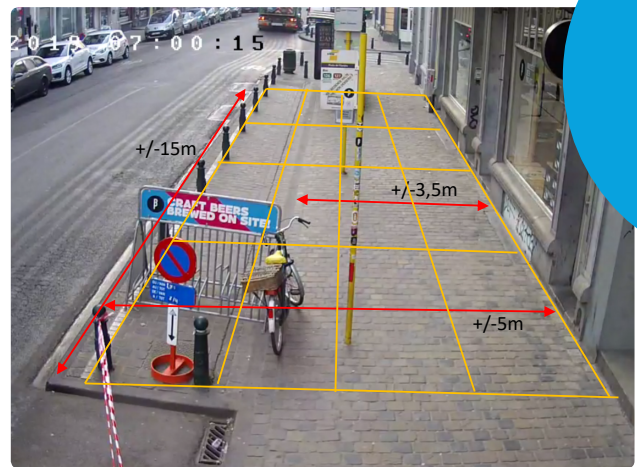
La première étape a consisté à faire une cartographie précise et multifactorielle des trois axes sélectionnés. Les chercheurs ont référencé chacune des gênes rencontrées, leur type (structurel ou mobile), ainsi que l'agent responsable (opérateur public, activité de service ou simple



Cartographie des gênes chaussée de Gand

usager de l'espace public). Parallèlement, ils ont cartographié les types de commerces qui jalonnent les trois rues commerçantes sélectionnées, ainsi que la morphologie et la configuration du cadre bâti et des trottoirs. Cette "objectivation" cartographique a notamment permis de relever que le type de gênes et leur concentration varient en fonction du type de commerces. En l'occurrence, dans la mesure où leurs façades sont plus longues, les grandes enseignes "créent" proportionnellement moins de gênes qu'une succession de petits commerces.

Observer les gênes et les trajectoires piétonnes en action



Encombrement du trottoir

Afin d'étudier les effets concrets des gênes et les comportements effectifs des piétons, le CRR a placé des caméras fixes dans des sites avec et sans obstacle le long des trois rues sélectionnées et les a activées de 7 heures à 19 heures les jeudis, samedis et dimanches pendant plusieurs semaines consécutives. L'observation des images a permis de relever que les gênes sont souvent liées aux personnes à l'arrêt ou en mouvement. Plus précisément, les co-usagers des trottoirs s'avèrent particulièrement gênants lorsque d'autres obstacles réduisent l'espace disponible. Dans une veine similaire, l'étude des vidéos a également permis de relever que, en l'absence de gênes, les piétons se déplacent majoritairement au milieu des trottoirs ou du côté des façades et que la proportion des trajectoires rectilignes diminue en fonction de l'augmentation de la fréquentation des lieux.



"Incarner" les gênes

Dans un troisième temps, les chercheurs ont interrogé et suivi des personnes à mobilité réduite lors de déplacements d'une demi-heure dans l'une ou l'autre des trois rues commerçantes sélectionnées. Le choix d'étudier le ressenti des personnes à mobilité réduite s'avère particulièrement intéressant, car elles subissent plus fortement les gênes que les autres personnes et peuvent offrir, à ce titre, un discours plus riche et complexe à leur propos. Concrètement, les chercheurs ont interrogé et suivi une quinzaine de personnes à mobilité réduite : des personnes déficientes visuelles se déplaçant avec une canne et avec un chien guide, des personnes se déplaçant en fauteuil roulant, des personnes âgées et des personnes se déplaçant avec une poussette.



Parcours effectué avec une personne à mobilité réduite

Cette étude qualitative et "incarnée" des gênes a permis de compléter la typologie "objective" que les sociologues avaient élaborée dans les deux premières étapes de leur recherche. En effet, pour les piétons éprouvant des difficultés à se déplacer, c'est le degré d'embarras des gênes et leur "légitimité" qui priment sur leur caractère mobile ou fixe, ou sur les acteurs qui en sont responsables. Ainsi, le groupe-témoin s'est, dans l'ensemble, révélé relativement tolérant envers les étals de commerces ou les terrasses de café, car ceux-ci contribuent à la vie sociale des quartiers. De même, malgré l'embarras parfois important que les chantiers occasionnent, le groupe-témoin s'est montré relativement tolérant à leur égard

dans la mesure où ils sont nécessaires. Par contre, les personnes à mobilité réduite interrogées se sont montrées beaucoup plus critiques envers les trottinettes en partage, ainsi qu'envers les chevalets et fanions publicitaires.

Par ailleurs, les parcours commentés ont également permis de relever d'autres types de gênes, moins matérielles, qui étaient passées inaperçues dans le travail cartographique et l'étude au moyen des caméras fixes. C'est le cas en particulier pour les gênes qui concernent les personnes aveugles et malvoyantes. Pour ces dernières, le bruit des chantiers est fort inconfortant. De même, la discontinuité des cheminements s'est avérée déroutante. En effet, les personnes aveugles n'ont pas détecté les traversées qui ne se trouvaient pas dans l'axe des trottoirs y menant. Dans une perspective similaire, les aménagements de plain-pied, qui sont particulièrement appréciés par les personnes en fauteuil roulant, offrent peu de repères matériels aux personnes se déplaçant avec une canne d'aveugle.

Enfin, le volet qualitatif de l'étude souligne que les gênes les plus récurrentes sont liées à l'aménagement des trottoirs et de l'espace public (des bordures surélevées, des revêtements glissants et inconfortables, etc.). Il apparaît également que ces gênes forment un système indépendant des autres. En l'occurrence, le degré d'embarras que provoque un trottoir en mauvais état ou mal aménagé n'augmente ou ne faiblit pas en fonction de la présence ou de l'absence d'autres types de gênes (flux piéton important, étals, armoires de concessionnaire, etc.) : ces dernières s'avèrent toujours aussi inconfortantes. Dans cette perspective, il est également apparu que les traversées constituent des nœuds de gênes, ce qui s'explique, entre autres, par le fait que les aménagements y sont souvent déficients en matière d'accessibilité.

Enseignements et propositions de mesures

L'étude de l'UCLouvain/Saint-Louis confirme et précise les enseignements des deux séminaires sur l'encombrement des trottoirs qui se sont tenus en 2019 à Brulocalis.





Tout d'abord, elle conforte la nécessité de poursuivre la mise en œuvre du PAVE afin d'améliorer l'accessibilité "infrastructurale" des trottoirs bruxellois. Dans cette perspective, l'étude confirme aussi, d'une part, l'importance de la [Charte sur les revêtements piétons](#), approuvée le 28 novembre 2019; et, d'autre part, l'urgence de réaliser les projets du Gouvernement en matière d'amélioration et de réaménagement des infrastructures piétonnes (cf. la Déclaration de politique générale commune, p. 73-4).

Ensuite, l'étude alimente la réflexion sur les façons de libérer les espaces de circulation piétonne, notamment grâce à la multiplication de drop-off zones (il s'agit de zones dédiées spécifiquement au dépôt des trottinettes en libre-service) et au placement judicieux des panneaux et des armoires de concessionnaire. Dans une même veine, l'étude a également permis de guider la modification de certains articles du Règlement régional d'urbanisme, en cours de révision, en vue de limiter au maximum la présence de gênes au milieu des trottoirs et le long des façades, à savoir les lieux de déplacement préférentiels des piétons.

Enfin, cette étude devrait déboucher, en concertation avec les communes, sur un travail de sensibilisation des riverains et des commerçants afin que les encombrants soient posés aux endroits les moins gênants pour les piétons.

Bruxelles Mobilité

0800 94 001

<https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr>

mobilite@sprb.brussels

