



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ  
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## AVIS SUR LES MESURES D'URGENCE EN MATIÈRE DE MOBILITÉ DANS LE CONTEXTE DE LA CRISE SANITAIRE COVID-19

06 mai 2020

A l'initiative de ses membres et après avoir entendu la Ministre de la Mobilité et de la Sécurité routière, Mme Elke Van den Brandt, la majorité des membres de la Commission approuve l'avis ci-dessous.

Les représentants de Beci, de l'UCM, de la Febetra et de Touring s'abstiennent et n'approuvent pas l'avis, leurs raisons sont expliquées ci-après.

### **LA COMMISSION CONSTATE LES ÉLÉMENTS SUIVANTS**

Une ré-augmentation à court terme du nombre et de la longueur des déplacements est inéluctable. Cette augmentation est socialement et économiquement nécessaire, mais va cependant poser des enjeux sanitaires et environnementaux importants.

Sur le plan sanitaire, un taux de remplissage trop élevé des transports publics n'est manifestement pas souhaitable tant qu'un vaccin ou un remède n'a pas été trouvé face au Covid 19.

Sur le plan environnemental, un transfert des passagers des transports publics vers la voiture serait dommageable et risquerait d'induire un changement de comportement sur le long terme, opposé aux objectifs du plan régional Good Move.

Une utilisation accrue de la voiture est de nature à aggraver la pollution atmosphérique et donc les problèmes respiratoires et des maladies cardio-vasculaires, fragilisant ainsi potentiellement une partie de la population face au Covid19.

Donc ni les transports publics ni la voiture ne sont une solution possible ou recommandable pour transporter un nombre élevé de citoyens dans les semaines et mois à venir.

Durant la période de confinement, en raison de la diminution de trafic, les temps de parcours des transports publics de surface, en particulier les bus, ont bénéficié d'une très nette amélioration.

Le télétravail généralisé a contribué de manière significative à la diminution du trafic, tout en permettant, dans une certaine mesure, une poursuite des activités.

En termes de prévention sanitaire, l'activité physique - et donc la marche et le vélo - sont recommandés.

Le respect du principe de « social distancing » implique un besoin accru d'espace public pour les piétons en particulier. Les règles de « social distancing » augmentent aussi les besoins en termes d'espace public autour d'activités considérées comme essentielles et dont le nombre va augmenter dans les semaines à venir, en particulier dans les axes commerciaux et autour des écoles et crèches.

Les restrictions sur les activités (sportives) et les déplacements augmentent les besoins en termes d'espace public de proximité pour les activités de récréation, en particulier, dans les quartiers les plus denses en manque d'espaces publics.

La situation a mené à une présence moins importante dans l'espace public des engins de mobilité partagés, ce qui a augmenté le confort d'usage des trottoirs en général et pour les personnes à mobilité réduite (PMR). plus particulièrement.

A contrario, les PMR ont souffert, ou souffrent encore, de mesures telles que la suppression du service d'accompagnement pour l'embarquement dans les (et le débarquement des) trains et l'obligation d'embarquer par les portes arrières, non signalées tactilement au sol, plus utilisées et induisant des conflits potentiels avec les personnes en fauteuil roulant.

## **LA COMMISSION, NON CONSULTÉE, ÉMET L'AVIS D'INITIATIVE SUIVANT.**

### **Aménagements : sécurité, PMR, distances, espaces et transports publics, consultation**

La Commission soutient le principe des mesures d'urgence adoptées par le gouvernement régional en vue de favoriser autant que possible la marche et l'utilisation du vélo et d'améliorer les conditions de circulation piétonne et cycliste.

La Commission comprend l'urgence des actions. Elle insiste cependant pour que les mesures garantissent l'autonomie et la sécurité des déplacements de tous et des personnes à mobilité réduite (PMR) en particulier; à titre d'exemples, prévoir le signalement des pistes cyclables pour les personnes avec une déficience visuelle et réfléchir les zones de rencontre en pensant aux PMR.

Elle attire aussi l'attention sur le respect du principe de « social distancing », en particulier sur les aménagements existants (espaces cyclo-piétons, pistes cyclables étroites) et sur l'importance de donner une réponse positive pour éviter des concentrations de personnes dans l'espace public.

Plus globalement, la Commission demande que les plans soient examinés en réunion de la section Modes actifs, même après la réalisation des aménagements.

La Commission pointe l'intérêt de créer de la cohérence entre les mesures mises en place et l'évolution des besoins en termes de mobilité en fonction de la stratégie « exit Covid 19 », pour que ces mesures continuent à stimuler l'utilisation des modes actifs.

La Commission souligne que toute mesure qui simultanément protégera les transports publics de surface, améliorera durablement l'efficacité et le coût de fonctionnement du réseau et contribuera au transfert modal lorsque l'activité économique aura totalement repris. En effet, certains trajets de plus longue distance, notamment ceux depuis la périphérie, doivent rester, ou être rendus plus compétitifs en transports publics. Il est souhaitable de faire en sorte que les aménagements pour les modes alternatifs et durables ne se cannibalisent pas entre eux (ou le moins possible).

### **Télétravail**

La Commission demande d'évaluer le potentiel d'une utilisation plus fréquente du télétravail et des téléconférences (y compris sur le lieu du travail) pour les activités économiques qui le permettent afin de limiter les besoins de déplacement. La Commission rappelle à ce sujet que le télétravail doit s'organiser en respectant une série de balises issues de la concertation sociale (caractère volontaire, intervention de l'employeur dans les frais, équipement adapté fourni par l'employeur etc. conformément à la CCT 85<sup>1</sup>). La Commission suggère que les services régionaux montrent l'exemple à ce sujet.

### **Accessibilité pour tous**

35% de la population bruxelloise est considérée comme PMR et la priorité doit leur être laissée quant aux transports publics. Dès lors, tout message visant à augmenter le recours à la marche ou au vélo devra prendre en compte cette réalité, afin de légitimer encore plus les mesures relatives aux modes actifs.

La Commission demande que les transports publics restent accessibles à tous, en ce compris via les services d'assistance et de transport adapté.

Les procédures d'assistance aux personnes à mobilité réduite ont été adaptées voire supprimées durant plusieurs semaines, les habitudes des usagers à mobilité réduite ont été mises à mal également. Ils ont dès lors besoin d'être davantage guidés. Les chauffeurs et le personnel en contact avec la clientèle doivent être sensibilisés à ces besoins spécifiques. Exemples des difficultés rencontrées : l'embarquement par la porte centrale d'un bus pour une personne déficiente visuelle au lieu de la porte avant ; comment savoir où s'asseoir, comment guider une personne déficiente visuelle en respectant la distanciation sociale ; le masque sur la bouche rend la communication impossible pour les personnes sourdes qui lisent sur les lèvres, ...

En cas de nouvel épisode de confinement, la Commission demande de ne plus suspendre les services d'aide aux déplacements des PMR.

---

<sup>1</sup> Outre les équipements de communication, les aspects d'ergonomie sont importants. Une CCT nationale existe à ce sujet (<http://www.cnt-nar.be/CCT-COORD/cct-085.pdf>).

## **Sécurité des travailleurs**

La sécurité des travailleurs.euses engagés.ées dans la mise en œuvre des mesures, en particulier les conducteurs.rices des opérateurs de transport public (STIB, SNCB, De Lin, TEC) devra constituer une exigence centrale et permanente.

## **Mobilité partagée**

La Commission s'inquiète de l'avenir des services de mobilité partagée qui font partie de l'offre de mobilité et des solutions de mobilité alternatives mises en avant par Good Move. Elle suggère d'offrir un soutien aux entreprises agréées par la Région. La Commission suggère de prévoir la place des engins de mobilité partagée hors des trottoirs pour réserver ceux-ci aux piétons et permettre aux PMR de circuler en sécurité.

## **Echelle métropolitaine**

Il est nécessaire de penser également à des mesures adaptées à l'échelle métropolitaine, ce qui impose une concertation avec les deux autres Régions. Les mesures semblent concerner essentiellement les Bruxellois. Pour les navetteurs automobilistes, la Commission suggère d'encourager la multimodalité aussi par rapport à la combinaison de la voiture avec le vélo et les autres engins de déplacement comme les trottinettes. La Commission identifie aussi l'accès et la signalisation des pistes cyclables bruxelloises depuis le fietsGEN.

## **Communication et sensibilisation**

La Commission attire l'attention sur l'importance d'une bonne communication vers l'ensemble des usagers (y compris les navetteurs et les usagers du transport public) sur les mesures prises pour s'assurer de leur bonne compréhension et de leur support.

Concernant les zones de rencontre et les dangers potentiels qui peuvent s'y rencontrer comme la circulation de poids lourds, la Commission recommande de sensibiliser tant les usagers de la zone que l'ensemble des conducteurs des véhicules qui y subsistent. En particulier, il faut sensibiliser à la présence de PMR qui ont des besoins spécifiques dans ces zones.

## **Monitoring et évaluation**

La Commission souligne l'intérêt que ces mesures présentent en tant qu'expérimentation grandeur nature.

Ces mesures d'urgence devront être monitorées et évaluées afin de voir s'il fait sens de les maintenir, de les adapter ou de les supprimer. Cette évaluation devra se faire à la lumière des objectifs du plan Good Move.

## **RAISONS DE L'ABSTENTION DES REPRESENTANTS DE BECI, DE L'UCM, DE LA FEBETRA ET DE TOURING**

La Commission Régionale de la Mobilité n'a pas été consultée par le Ministre de la Mobilité dans le cadre de la 'Stratégie Mobilité dans la crise Covid-19'. Il s'agit cependant d'interventions stratégiques dans le domaine de la mobilité et des travaux publics sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale. La Commission régionale de la mobilité a remis un avis après que des décisions ont déjà été prises au niveau gouvernemental (au Conseil des ministres du 30 avril 2020). Cela nie l'utilité de cet avis.

Après avoir posé la question à plusieurs reprises, avant la séance, les membres de la commission, n'ont reçu aucun plan, documentation, information, ... sur lesquels se baser pour formuler un avis. La seule information disponible est celle qui a été publiée dans la presse.

Les membres ont également été invités à évaluer et à compléter le projet d'avis avant la séance et sans aucune documentation. Ce n'est pas une façon professionnelle de formuler un avis.

Le SIAMU se pose des questions à propos de l'efficacité des services de secours suite aux projets de zones résidentielles dans les communes et sur les futurs trafics.