



**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 85¹). 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.

¹ 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.

Recommandations de la section PMR en complément de l'avis de la Commission du 06/05/2020 sur les mesures d'urgence en matière de mobilité dans le contexte de la crise sanitaire Covid-19

Les mesures de confinement ont profondément impacté les déplacements des personnes à mobilité réduite. Il est essentiel que les difficultés spécifiques à ce public soient considérées avec attention lors de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures de mobilité prises dans le cadre du déconfinement, ainsi que dans le cadre d'un éventuel resserrement des mesures sanitaires. À cette fin, la section PMR de la Commission régionale de mobilité a décidé d'établir une liste de recommandations en complément à l'avis émis le 6 mai dernier en séance plénière de la Commission régionale de Mobilité.

Déplacements à pied

1) Pendant le confinement, beaucoup moins de trottinettes, vélos et scooters partagés encombraient les trottoirs. La mobilité des piétons déficients visuels et des personnes se déplaçant en fauteuil roulant s'en est trouvée largement facilitée. Au fur et à mesure d'un retour à la normale et à la faveur de la saison estivale qui s'annonce, les engins de mobilité partagée réapparaîtront sans doute en nombre dans les prochaines semaines. La section PMR ne s'oppose pas, par principe, aux engins de micromobilité partagée, mais demande que l'encombrement qu'ils occasionnent sur les trottoirs soit réduit au maximum, et ce :

- En assurant un suivi expéditif des plaintes les concernant ;
- En réglementant de façon restrictive les endroits où leur stationnement est autorisé ;
- En démultipliant au plus vite les *drop off* zones.

2) Autre conséquence indirecte du confinement, les étals, chevalets et autres fanions publicitaires ont disparu des trottoirs de la capitale. La mobilité des piétons déficients visuels et des personnes se déplaçant en fauteuil roulant s'en est trouvée largement facilitée. La section PMR comprend la nécessité sociale et économique d'une réouverture rapide des commerces, restaurants et cafés. Elle prend note également des projets d'espacement des terrasses de café et restaurant. Elle demande néanmoins que des mesures soient prises afin que ce retour progressif à une vie sociale et économique un tant soit peu normale n'occasionne des entraves excessives aux déplacements des personnes à mobilité réduite, et ce :

- En interdisant ou, à tout le moins, en limitant l'installation de matériel publicitaire mobile sur les trottoirs ;
- En contrôlant plus sévèrement l'emprise des étals sur les trottoirs ;
- En imposant un balisage matériel des terrasses de café de sorte qu'elles soient détectables à la canne ;
- En exigeant que les terrasses de café laissent un espace de cheminement suffisant ;
- En privilégiant l'installation des terrasses de café et leurs extensions éventuelles sur des emplacements de stationnement plutôt que sur les trottoirs.

3) Le développement massif de nouvelles pistes cyclables est l'une des actions phares du Gouvernement pour répondre aux défis de mobilité liés à la sortie du confinement. La section PMR insiste sur la nécessité d'accompagner ce développement des mesures suivantes :

- Privilégier des pistes cyclables séparées, plutôt que des zones partagées piétons/cyclistes dans la mesure où ces dernières s'avèrent souvent dangereuses pour les usagers les plus faibles ;
- Parallèlement à l'instauration de nouvelles pistes cyclables, veiller à réserver chaque fois que c'est possible les trottoirs aux seuls piétons ;
- S'assurer que les pistes cyclables soient détectables à la canne et qu'elles soient pourvues de traversées piétonnes sécurisées pour les personnes déficientes visuelles ;
- Placer les range-vélos dans le respect des normes de l'accessibilité universelle (à savoir, détectables à la canne, en dehors des lignes de désir piétonnes et des lignes guide naturelles, etc.).

4) Le respect de la distanciation physique à l'intérieur des commerces entraîne la formation de files d'attente sur les trottoirs. Conjointement aux entraves mentionnées ci-dessus, ces files rendent les déplacements des personnes à mobilité réduite particulièrement inconfortables. La section PMR demande que les cheminements piétons soient élargis dans les rues commerçantes, éventuellement en supprimant des emplacements de stationnement.

5) Afin de respecter la distanciation physique et éviter le croisement des clients, de nombreux commerces ont revu l'agencement de leurs accès et espaces intérieurs. Ces réorganisations se sont faites parfois au détriment de l'accessibilité. La section PMR demande que les commerces tiennent compte de l'accessibilité lors de ces réaménagements, qu'ils privilégient les entrées accessibles, voire qu'ils profitent, chaque fois que c'est possible, de la place récupérée à la faveur du respect de la distanciation physique afin d'améliorer leur accessibilité.

6) À cause de la fermeture des cafés et restaurants, les piétons disposent de beaucoup moins de points d'accès à des sanitaires. En attendant la réouverture de ces lieux, la section PMR demande que davantage de sanitaires publics accessibles soient ouverts.

7) Il est prévu que de nombreuses zones de rencontre voient le jour au cours des prochaines semaines. Or, pour les piétons déficients visuels et pour les personnes marchant difficilement, circuler sur la chaussée n'est pas sans danger (absence de repères, passage de voitures et de vélos, franchissement de bordures, etc.). La section PMR demande que le Gouvernement sensibilise la population aux règles spécifiques qui s'appliquent dans les zones de rencontre et à l'importance, en cas de forte fréquentation, de réserver les trottoirs dans ces zones aux personnes à mobilité réduite.

8) Pour les personnes déficientes visuelles, il n'est pas facile de respecter la distanciation physique. La section PMR demande que le Gouvernement sensibilise la population aux difficultés que ces personnes rencontrent lors de leurs déplacements, de façon générale, et aux problèmes spécifiques qu'entraînent pour ce public les règles de distanciation physique, en particulier.

Pour conclure ce volet concernant les déplacements piétons, la section PMR rappelle que Bruxelles Mobilité dispose d'une étude récente sur les gênes piétonnes dans les rues commerçantes à Bruxelles. Cette recherche comporte un chapitre portant spécifiquement sur les déplacements piétons des personnes à mobilité réduite dont les enseignements et les recommandations recourent et précisent plusieurs des points mentionnés ci-dessus.

Déplacements en transport public

1) Pour de nombreuses personnes à mobilité réduite, les transports publics sont bien souvent le seul moyen de déplacement disponible. La section PMR demande qu'en cas de nouvelle limitation du nombre de passagers autorisés à bord des véhicules, un accès prioritaire soit réservé aux personnes à mobilité réduite. Par ailleurs, la section PMR insiste sur la nécessité, en cas de réinstauration de mesures de confinement, de garantir le maintien des services d'assistance et de transport spécialisé.

2) Pour les personnes déficientes visuelles, il n'est pas facile de respecter la distanciation physique, et cela, tout particulièrement dans un environnement confiné comme celui des transports publics. La section PMR demande que les chauffeurs et le personnel des opérateurs de transport soient sensibilisés à cette problématique et formés à l'usage d'instructions appropriées pour guider à distance les personnes déficientes visuelles. De même, la section PMR demande que les chauffeurs de taxi soient sensibilisés, au moyen d'une circulaire ou d'une vidéo didactique, à l'accueil de personnes déficientes visuelles tout en respectant la distanciation physique.

3) L'interdiction d'embarquer par la porte avant des bus désoriente les personnes déficientes visuelles. D'une part, car les dalles podotactiles aux arrêts débouchent sur la porte avant. D'autre part, car l'embarquement par la porte arrière rend difficile le contact avec les chauffeurs. Qui plus est, les personnes déficientes visuelles ne sont pas capables d'estimer le nombre de personnes se trouvant à bord des véhicules. La section PMR demande que les personnes déficientes visuelles puissent monter, à titre d'aménagement raisonnable exceptionnel, par la porte avant des véhicules.

4) Une personne se déplaçant en fauteuil roulant est contrainte d'occuper l'emplacement qui lui est réservé dans les véhicules de transports public. Elle n'a pas la possibilité de s'asseoir ailleurs si d'autres passagers s'installent à proximité d'elle. La section PMR demande que les sièges situés à côté de l'emplacement PMR ne puissent être utilisés par d'autres usagers lorsque celui-ci est occupé.

Déplacements en voiture

Le développement des nouvelles pistes cyclables et les projets d'élargissement de trottoirs entraîneront sans doute la disparition d'un certain nombre d'emplacements de stationnement. La section PMR demande que les emplacements de parking réservés aux personnes handicapées qui pourraient ainsi disparaître soient reportés à proximité.