



**COMMISSION RÉGIONALE DE LA MOBILITÉ
GEWESTELIJKE MOBILITEITSCOMMISSIE**

RÉGION DE BRUXELLES-CAPITALE - BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

**AVIS SUR
LES FICHES MOBILITE EN DISCUSSION
POUR LE PLAN DE RELANCE BRUXELLOIS (POST-COVID-19)**

Demandeur	Mme Elke Van den Brandt, Ministre de la Mobilité et de la sécurité routière
Demande reçue le	31 août 2020
Exposé le	14 septembre 2020 par MM. Kevin Opdecam et Stefan Vandenhende- cabinet Van den Brandt
Avis adopté par la Commission régionale de la Mobilité le	28 septembre 2020

Préambule

La Commission apprécie l'ajout d'un volet mobilité au plan de relance, la mobilité est en effet un maillon essentiel de la reprise des activités sociales et économiques. La Commission soutient la multimodalité comme étant l'axe fort pour réaliser le report modal - de la voiture vers les autres modes de déplacements - nécessaire et améliorer l'accessibilité pour tous et la qualité de l'environnement.

La Commission regrette d'avoir été sollicitée seulement en septembre pour remettre un avis sur les fiches mobilité du plan de relance. Le Conseil économique et social et le Conseil de l'Environnement ont en effet été sollicités dès début juillet.

La Commission a examiné l'ensemble des mesures présentées. Certaines remarques sont des points d'attention ou d'amélioration de la mesure. D'autres sont plus importantes et sont dès lors reprises dans les considérations générales.

Considérations générales

La Commission regrette l'absence de prise en compte de la mobilité des personnes à mobilité réduite (PMR) en temps de Covid19, et dès lors une absence de projets/mesures en faveur de la mobilité de ce public. Elles sont pourtant bel et bien impactées plus spécifiquement que le public général. La Commission estime essentiel de penser à l'impact des aménagements provisoires sur la mobilité des personnes à mobilité réduite et d'assurer une accessibilité pour tous pour chaque aménagement. L'accès au transport public doit aussi être garanti au même niveau que pour la population générale.

La plus grande partie des fiches mobilité du plan de relance concerne le vélo. La Commission met en avant les priorités suivantes :

La réalisation du Réseau pistes cyclables, cette action figure dans Good Move (action B4) mais les budgets et les ressources humaines manquent pour une mise en œuvre satisfaisante à échéance raisonnable. La Commission soutient l'accélération de la mise en œuvre du réseau cyclable car l'amélioration des infrastructures (chainons manquants et amélioration de la sécurité) sont des conditions de base pour soutenir l'usage du vélo ;

Des mesures nouvelles plus ambitieuses et plus concrètes pour l'action « Boost stationnement vélo » ;

Des mesures de lutte contre le vol de vélos qui accompagnent la mesure « Boost stationnement vélo » ;

- Un leasing de vélos comprenant l'entretien et basé sur des vélos solides (et pas sur les vélos les moins chers car à terme, les coûts d'entretien sont plus hauts pour des vélos de basse qualité) ;
- Le soutien aux vélocistes bruxellois à travers les achats groupés et le leasing de vélo et via la remédiation aux difficultés rencontrées aujourd'hui en terme d'entretien de vélos (manque criant à l'ouest de la Région) ;
- Le besoin d'une action supplémentaire pour que les formations « rouler à vélo en ville » rencontrent la demande.

La Commission s'interroge sur l'objectif poursuivi par **la mesure de gratuité du transport public pour les moins de 25 ans** dans un contexte de crise économique et de distanciation sociale. En termes d'investissement, la ligne suivie par la STIB est la mise en œuvre de son Plan pluriannuel d'investissement lié à son Contrat de service public. Dans la mesure où des questionnements se font jour quant au financement de ces investissements, la Commission suggère d'examiner la pertinence et l'opportunité de reprendre une partie de ces investissements dans les propositions à soumettre dans le cadre du Plan de relance.

La Commission rappelle ses plaidoyers pour accélérer l'intégration tarifaire entre les différentes sociétés de transport public opérant à Bruxelles et pour une meilleure fluidité des transports publics, les deux étant source de plus grande efficacité pour l'utilisateur et d'une meilleure utilisation des ressources disponibles. Ces deux mesures contribueraient aussi à garantir une meilleure répartition des voyageurs entre les différentes lignes, réseaux et véhicules.

Concernant **le soutien au télétravail**, la Commission demande de prendre en compte l'ensemble des dimensions sociale, économique, environnementale et urbanistique et a mis en exergue de nombreux points d'attention.

La Commission recommande des mesures dans le domaine des **services de mobilité et des plateformes de mobilité**, notamment pour faciliter les changements de comportement.

La Commission demande **d'évaluer, pour chaque fiche, les actions nécessaires** (définition de mécanismes, implication de partenaires, réalisation de marchés publics, établissement de conventions, mise en place de cadres réglementaires, etc.) et leurs impacts en termes de ressources humaines pour retenir les fiches qui présentent le meilleur rendement. Vu que les actions portent sur l'année 2020 et 2021, la Commission insiste sur la nécessité de travailler en priorité sur des projets qui affichent un degré de maturité plus élevé. La Commission invite aussi à évaluer dans quelle mesure le public et le privé peuvent s'entendre pour avancer à travers des partenariats originaux pour que les mesures aboutissent dans les délais du plan de relance.

Analyse des (projets) de fiches de mesures MOBILITE du plan de relance

Télétravail et mobilité MOB VDB 1

Cette action fait référence à l'action D.7 du plan régional de mobilité, Good Move qui vise à « Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives) ». Le télétravail n'est pas cité explicitement mais sous-entendu dans les actions encouragées au sein des entreprises.

La Commission confirme

- « la montée en puissance du télétravail – réalité drastiquement accentuée par le confinement – sépare les actifs confinés de ceux exposés au risque et appelle également à penser le logement comme un potentiel lieu de travail » ;
- « la crise, outre l'impact en matière de lieu d'activité, interroge la présence en suffisance et le maillage des activités productives¹ et des équipements ainsi que le rapport du territoire urbain avec son hinterland rural ».

La Commission demande de prendre en compte les dimensions sociale (gain de temps et possibilité d'activités non-professionnelles vs. isolement, solitude, coûts à charge des employés, limites floues entre vie privée et vie professionnelle), économique (réduction de la congestion/saturation aux heures pointes), environnementale (chauffage du domicile en plus du bureau, utilisation accrue de la voiture, etc.) et urbanistique (en ce compris le renforcement potentiel de la périurbanisation, l'adaptation des lieux de vie, la multiplication de tiers lieux dédiés au travail) du déploiement du télétravail et son insertion dans une politique globale de réalisation de la ville des courtes distances et de la métropole multiscalaire.

La Commission attire l'attention sur les conséquences en cascade qui pourraient advenir en cas de périurbanisation accrue favorisée par le télétravail : utilisation plus importante de la voiture, perte de ressources fiscales pour la Région de Bruxelles-Capitale et les communes, effet négatif sur le commerce à Bruxelles et donc sur l'emploi peu qualifié, etc.

La Commission salue la création d'un groupe de travail (task force) consacré au télétravail qui se chargera d'examiner comment introduire structurellement cette forme de travail. La Commission insiste pour que le groupe de travail soit équilibré et inclue toutes les parties intéressées, pas seulement les personnes qui ont intérêt à réduire les embouteillages et la saturation des transports publics car il s'agit d'un énorme défi tant sur le plan des ressources humaines que sur celui de l'occupation de l'espace public et des bâtiments privés et publics. La Commission adresse les questions suivantes à la task force :

- Comment différencier le télétravail subi, à savoir imposé aux travailleurs, et celui choisi par les travailleurs, en particulier en termes de quantité ? Le télétravail est porteur d'inégalités entre travailleurs concernant la gestion de l'espace de bureau et du temps de travail.
- Quel risque d'apparition de bâtiments vides ?
- Quel impact énergétique ? Le télétravail pourrait générer un « double » chauffage, le chauffage domestique et le chauffage de bâtiments peu remplis.
- Comment évaluer et limiter les effets socio-économiques négatifs si la ville perd des habitants et des emplois présentsiels ?

Bedrijfsleveringsplannen MOB VDB 2

Cette mesure correspond à la mesure D.8. « Encourager les entreprises à rationaliser leurs commandes et leurs livraisons » de Good Move et doit être soutenue.

La Commission appuie la mesure, l'analyse est bonne et les propositions aussi. Un équivalent temps plein (ETP) sera-t-il suffisant pour la mettre en œuvre ?

¹ À envisager comme toutes les activités économiques telles que les activités artisanales, de haute technologie, les activités industrielles, de production de biens matériels, immatériels localisées en Région bruxelloise.

Mise en œuvre de l'apaisement des mailles MOB VDB 2

Cette mesure correspond à la mesure déjà initiée A.2. « Apaiser les quartiers de Good Move » (5 mailles par an) et doit être soutenue. Good Move prévoyait un financement basé sur une restructuration des budgets régionaux La fiche MOB indique un budget de 6 millions d'euros par maille.

La Commission demande que le plan de relance contribue à l'amélioration de l'accessibilité pour tous au sein des mailles mises en œuvre.

CAIRGO BIKE MOB VDB 3

Cairgo Bike s'inscrit dans Good Move, qui vise notamment à développer les services liés à l'usage du vélo (action C.3), à optimiser les livraisons en développant une distribution urbaine plus intelligente (action A.5), à assurer une sensibilisation ciblée auprès de publics spécifiques (action D.6) et enfin à évoluer vers une sortie des moteurs thermiques (action D.5). Cairgo Bike contribue aussi à la Stratégie « Be in transition » portée notamment par Bruxelles Economie et Emploi.

Ce projet a été sélectionné par la Commission européenne dans le cadre du programme « Actions Innovatrices urbaines », il fait la part belle aux expérimentations et implique dix partenaires publics, privés et académiques dans une approche globale du sujet.

Le plan de relance doit contribuer à augmenter l'ampleur du projet.

La Commission insiste pour favoriser l'achat des vélos cargos chez les vélocistes locaux qui seront chargés de l'entretien et des réparations vélos.

La Commission demande de faire le lien avec l'adaptation temporaire du code de la route en faveur des remorques vélo (qui fonctionnent avec des palettes de norme euro) et d'en évaluer les effets.

Concernant le volet stationnement des vélos cargos, la Commission suggère que parking.brussels noue des partenariats avec Brulocalis et les communes pour valoriser les espaces inutilisés parfois très importants dans certaines communes comme la Ville de Bruxelles. La Commission attire aussi l'attention sur le stationnement non sécurisé des vélos cargo par des arceaux bas. Le projet Cairgo Bike doit aller de pair avec une amélioration de l'infrastructure, essentiellement le dimensionnement des pistes cyclables séparées. Même dans certains projets d'infrastructure récents, les pistes sont sous-dimensionnées et ne permettent pas d'accueillir correctement les vélos cargos. La Commission demande de porter une attention particulière aux intersections: angles de braquage, zones refuges, écartement des potelets.

Améliorer l'accès au vélo - Action Fietsleasing MOB VDB 3

Cette action fait référence à l'action C.3 de Good move : « Développer les services en lien avec le vélo et autres moyens légers de déplacement » qui vise à « encourager le développement de la location de vélos et autres moyens légers de déplacement pour de courtes, moyennes et longues durées ».

Cette action est liée à la fiche suivante et vise d'améliorer l'accès au vélo ce qui est en soi une bonne idée car beaucoup de gens n'y ont pas encore accès ; de ce point de vue, il est intéressant aussi de prendre en compte la question du genre.

La Commission accueille donc favorablement la mesure de leasing de vélos, mais elle déplore le manque d'objectif clair et soulève des effets pervers potentiels et des difficultés technico-financières.

- Est-ce que l'opérateur (non précisé dans le document) est déjà connu? Les délais de mise en œuvre semblent courts.
- A quel objectif répond le leasing de vélo ? Comblent le fait que les vélocistes peinent à suivre la demande?
- Le leasing de vélo comme mis en œuvre par Swapfiets n'est-il pas motivé en raison des vols importants de vélos en Région de Bruxelles-Capitale, plus que par manque de vélos à acheter ?
- Le leasing a-t-il pour objectif de pouvoir tester avant de se lancer dans un achat ? C'est vrai, mais surtout pour les vélos plus chers (vélos électriques, bakfiets...). La mesure ne semble pourtant prévoir que des vélos de ville classiques.

La Commission insiste pour que le leasing de vélo ne se fasse pas au détriment des vélocistes bruxellois : acheter de grandes quantités de vélos (bon marché ?) à l'étranger n'aura pas de plus-value pour l'économie bruxelloise et accentuera les difficultés déjà rencontrées aujourd'hui en terme d'entretien de vélos et de manque de capacité des vélocistes bruxellois (manque criant à l'ouest de la Région).

La Commission demande que le leasing soit basé sur des vélos solides et pas sur les vélos les moins chers car à terme, les coûts d'entretien sont plus hauts pour des vélos de basse qualité et elle demande aussi d'inclure l'entretien du vélo dans l'offre de leasing.

Mesures pour améliorer l'accès au vélo MOB VDB 3

La mesure comprend trois volets: les achats groupés pour les particuliers, l'amélioration des primes vélo pour les entreprises et la révision des primes Bruxel'Air pour accompagner la Low Emission Zone (LEZ).

La Commission pointe une action supplémentaire à intégrer : les formations à rouler à vélo en ville sont essentielles et les budgets actuels insuffisants. Les formations actuelles ne suffisent en effet pas à rencontrer la demande des gens qui souhaitent apprendre à rouler en ville et doivent être augmentées.

Concernant les achats groupés

Cette mesure répond à une volonté d'inclusivité et de diminution des coûts de déplacement (cityvision) du plan Good Move et peut se retrouver derrière l'action D4 : « Moduler la tarification des déplacements à l'usage » et plus particulièrement « Réduire les dépenses pour les Bruxellois par des mesures d'accompagnement appropriées (subsidés, primes au logement, incitants immobiliers pour les entreprises, primes pour livraisons à vélo) afin de contrebalancer les impacts socio-économiques non désirés ».

La Commission renvoie aux commentaires ci-dessus sur le coût du vélo, le lien avec l'entretien et le soutien aux vélocistes bruxellois.

La Commission suggère de faire un lien entre, d'une part, les initiatives de groupements d'achat pour les vélos et, d'autre part, les endroits pressentis pour l'aménagement de parkings vélos sécurisés ; si l'accessibilité financière du vélo est un problème pour certains ménages, le stockage en question le sera probablement aussi.

Concernant les primes vélo pour les entreprises:

Cette action se réfère à l'action D.7 « Accompagner de manière proactive les générateurs de déplacements (entreprises, écoles, activités commerciales, culturelles et sportives) » de Good move qui vise à « Développer des aides matérielles et financières pour l'accompagnement des générateurs de déplacements dans la mise en place de leurs plans d'action dans le cadre des plans de déplacements scolaires et d'entreprise ».

La Commission apprécie le lien avec les vélocistes locaux.

La Commission suggère la mise en place d'une vitrine online qui reprendrait les différents services vélos offerts aux entreprises à Bruxelles et qui ferait aussi la promotion des entreprises utilisant le vélo pour leurs déplacements professionnels (laveur de vitres, jardinier, serrurier...). Cela permettrait aux consommateurs un choix conscient de ces entreprises effectuant leurs déplacements à vélo.

Concernant la prime LEZ Bruxel'Air

Cette action est en lien avec la mesure D.3 de Good move qui vise à « Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et son usage » et les mesures d'accompagnement des D4 et D5 « Réduire les dépenses pour les Bruxellois par des mesures d'accompagnement appropriées afin de contrebalancer les impacts socio-économiques non désirés ».

La Commission fait remarquer que cette prime s'adresse exclusivement aux automobilistes qui renoncent à leur voiture et n'offre rien aux personnes qui se déplacent actuellement à pied ou à vélo. La Commission fait le lien avec les actions pour assurer un stationnement vélo sécurisé (voir ci-dessous).

Boost stationnement vélo MOB VDB 5

Cette mesure fait partie de l'action C.3 de Good move qui vise à « Développer les services en lien avec le vélo et autres moyens légers de déplacement » et plus spécifiquement à « Développer l'offre en stationnement vélo, notamment sécurisée, conformément aux orientations, lignes directrices et priorités identifiées par le Masterplan stationnement vélo ».

La Commission soutient l'analyse et l'initiative mais elle regrette le manque de pistes concrètes. Le nombre de demandes en stationnement sécurisé explose parce que le nombre de vols continue d'augmenter. La Commission estime qu'installer des arceaux vélo et quelques boxes ne permettra pas de répondre à une demande estimée à 5 000 places.

La Commission met en avant que les arceaux vélos sont fréquemment placés de manière non conforme à l'accessibilité universelle sur des lignes guides naturelles.

Qui plus est, de nombreux modèles différents existent, dont beaucoup ne répondent pas aux normes du cahier de l'accessibilité piétonne de Bruxelles Mobilité (page 73/ voir l'annexe en fin d'avis).

Par ailleurs, le coût de boxes vélo, le manque de places pour en installer ainsi que leurs contraintes d'entretien imposent de chercher d'autres solutions.

A ce sujet, la Commission attire l'attention sur le projet Cycloparking porté par l'Agence du stationnement parking.brussels et l'asbl CYCLO et demande de suivre attentivement les coûts de gestion importants de ce projet.

La Commission demande un objectif global ambitieux d'emplacements vélo sécurisés à créer d'ici 2025 et des mesures concrètes pour l'atteindre.

La Commission demande une accélération de la mise en œuvre concrète du Masterplan Stationnement Vélo et de rechercher d'autres pistes comme

l'utilisation de bâtiments existants (privés ou publics) pour y installer des parkings sécurisés ;

la conclusion d'accords et de contrats avec les propriétaires ;

des primes pour réaliser des travaux visant à aménager des parking vélos, par exemple dans une copropriété (installation d'une rampe, de dispositifs d'accrochage de vélo...).

La Commission rappelle que les range-vélos doivent être placés 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.) et répondre aux normes du cahier de l'accessibilité piétonne de BM (page 73 / voir l'annexe en fin d'avis).

La Commission estime que le « boost en stationnement vélo sécurisé » n'aura qu'un impact très limité si le vol de vélo n'est pas attaqué de manière plus volontariste et demande de mettre en place une approche globale à ce sujet et un groupe de travail avec la police et le parquet.

Établir le (vélo comme) 4eme pilier du transport public MOB VDB 6

Cette action est plutôt nouvelle par rapport à la philosophie de l'action C3 qui visait plutôt de rassembler les services en lien avec le vélo et d'accompagner les développements de services privés.

La Commission appuie néanmoins l'idée de faire du vélo un quatrième pilier du transport public tournant autour du partage des vélos et d'une compensation financière pour le partenaire œuvrant en tant que quatrième pilier.

La Commission trouve intéressant de développer une offre davantage publique, à la fois inclusive pour le public visé, respectueuse de la main d'œuvre et plus dynamique que l'actuel contrat Villo! avec Decaux. Sans mettre en doute l'intérêt et la pertinence d'un encadrement de cette action par l'autorité publique, la STIB signale qu'elle développe déjà un nombre très important de projets dans le cadre de son Contrat de Service Public et tenu compte de la spécificité concrète du travail pour lequel elle ne dispose pas de l'expertise requise, elle n'est pas preneur de la prendre en charge.

La Commission suggère de s'inspirer de l'expérience flamande et surtout de réfléchir le projet au-delà des frontières régionales en collaboration avec les autres acteurs.

La Commission établit un parallèle avec le développement de Cambio et l'élaboration d'un partenariat avec la STIB dans la phase de lancement.

La Commission souhaite connaître les intentions du Gouvernement concernant l'accès de chacun au vélo y compris aux vélos pour personnes handicapées et les actions concrètes que la Ministre entend mettre en œuvre.

La Commission rappelle que les engins en libre-service (trottinettes/scooters/vélos partagés) stationnés sur les trottoirs posent de nombreux problèmes aux PMR.

La Commission demande une révision de la réglementation Freefloating avant de voir apparaître de nouveaux engins de mobilité partagée et en profite pour rappeler les demandes de contrôle et de suivi rapide des plaintes ainsi qu'une meilleure gestion de ce stationnement (aménagement de *drop off zones* et réglementation).

Gratuité des transports en commun MOB VDB 7

Cette action se place dans le cadre de la mesure D.4 de Good Move « Moduler la tarification des déplacements à l'usage » qui vise à « adopter une politique tarifaire sociale de transport public et mettre en œuvre la gratuité pour certains publics cibles ».

La gratuité de la STIB spécifiquement pour les moins de 25 ans (contre moins de 12 ans actuellement) pourrait être une option. Cette mesure fait partie des engagements du gouvernement, mais pose plusieurs questions dans le cadre de la crise COVID:

- Quel est l'objectif de la mesure ? Du point de vue environnemental, la gratuité des TP engendre généralement un usage moindre de la marche et du vélo (comme l'a montré Frédéric Héran par rapport à la gratuité du transport public à Dunkerque). On va donc inciter un plus grand usage des transports publics de la STIB par ce public (et au contraire l'encourager à délaisser les modes actifs), public qui est a priori (au moins pour les 16-25 ans) plus susceptible de pouvoir se déplacer à vélo (condition physique, se déplaçant davantage seul). La crise COVID et la question de la distanciation sociale devraient au contraire encourager les adolescents et jeunes adultes à utiliser les modes actifs plutôt que d'augmenter la charge des transports publics. Connait-on le taux de motorisation des 18-25 ans ? Est-ce qu'il y a un réel enjeu de report modal depuis la voiture ?
- Quelle est l'adéquation des mesures de soutien à l'usage des transports publics proposées en regard des objectifs poursuivis par le fonds européen de relance « Post Covid », s'agissant tant pour la gratuité au bénéfice des moins de 25 ans que pour les « chèques-transport », de dépenses structurelles de fonctionnement et non d'investissements ?
- Quel est l'impact budgétaire de la mesure et son ampleur ? Cela affectera-t-il d'autres budgets ?
- Pourquoi la gratuité n'est-elle réservée qu'aux usagers STIB ? Il est temps d'envisager la tarification intégrée (donc avec SNCB, TEC et DE LIJN) y compris pour les formules à portée sociale. Le TEC signale qu'il vient d'introduire une nouvelle catégorie d'abonnement, représentant une importante réduction de prix pour les 18-24 ans et n'envisage pas de nouvelle mesure sociale pour l'instant.
- Plus globalement, alors que la crise COVID impacte les finances régionales et les recettes de la STIB, est-ce qu'il est raisonnable de consacrer une part du budget à cette gratuité pour tous les moins de 25 ans ?

En termes d'investissement, la ligne suivie par la STIB est la mise en œuvre de son Plan Plurianuel d'Investissement lié à son Contrat de Service Public. Dans la mesure où des questionnements se font jour quant au financement de ces investissements, la Commission suggère d'examiner la pertinence et l'opportunité de reprendre une partie de ces investissements dans les propositions à soumettre dans le cadre du Plan de Relance.

La Commission demande une évaluation de l'impact de la crise Covid sur les trajets des personnes à mobilité réduite (PMR) en transports publics² et de comparer cette évolution au regard

² Comparaison pour une période donnée en 2020 par rapport à 2019:

- les demandes d'assistance métro par les personnes en fauteuil roulant

de l'évolution de la fréquentation de l'ensemble des voyageurs STIB. En fonction de l'impact, le plan de relance pourrait comporter des mesures spécifiques pour faciliter les déplacements des personnes à mobilité réduite dans le contexte Covid.

La Commission recommande aussi une meilleure fluidité des transports publics et une plus grande intégration tarifaire comme étant des mesures de base pour une meilleure efficacité des transports publics, en particulier dans ce contexte de crise sanitaire et économique.

La Commission renvoie à ses avis précédents sur le sujet et met en avant les points suivants:

- une vitesse commerciale plus élevée permet d'effectuer davantage de voyages avec la même flotte et d'éviter la surpopulation dans les véhicules ;
- assurer la simplicité et l'accessibilité en soutenant un tarif unique standard à l'intérieur de Bruxelles et en périphérie.
- la gestion des feux qui accorde la priorité aux trams sur les axes principaux.
- l'inclusion des tarifs avec réductions sociales dans l'intégration tarifaire.

Réseau pistes cyclables MOB VDB 9

Cette action figure dans Good Move (action B4) mais les budgets et les ressources humaines manquent pour réellement inscrire ceci dans une programmation effective permettant une mise en œuvre satisfaisante à échéance raisonnable. La Commission soutient l'accélération de la mise en œuvre du réseau cyclable car l'amélioration des infrastructures (chainons manquants et sécurité) sont des conditions de base pour soutenir le report modal vers le vélo.

La Commission recommande une plus grande concertation en amont avec les parties prenantes (riverains, communes, section Projets de la CRM, opérateurs de transports publics), ce serait aussi l'occasion de baliser l'évolution des impacts dans le cadre de Good Move et de ses objectifs de report modal et la répartition de l'espace public selon le principe STOP.

La Commission demande une évaluation de l'impact des suppressions et fermetures de bandes de circulation du trafic automobile pour la conception de pistes cyclables et de sites réservés aux bus. L'évaluation doit être faite pour l'ensemble des modes de déplacements et mettre en avant la sécurité routière, le report de trafic dans les voiries locales dans un périmètre suffisamment élargi et les temps de parcours pour les usagers. L'évaluation doit pouvoir amener à proposer des alternatives à plus long terme.

La Commission rappelle le manque de personnel à Bruxelles Mobilité et demande de faciliter les engagements au sein de Bruxelles Mobilité de chefs de projet supplémentaires spécialisés "vélo" : la qualité d'un aménagement cyclable repose sur de nombreux éléments de détails qui réclament une réelle connaissance de la pratique du vélo. Conjointement au développement du réseau, il faut prévoir le personnel nécessaire à son entretien. Il faut veiller à aménager des itinéraires cohérents et continus, incluant la sécurisation des carrefours : une logique exclusive d'opportunités ne permet pas de garantir suffisamment cette continuité. Les pistes cyclables le long de la Petite Ceinture ont démontré leur capacité à attirer un grand nombre de cyclistes. Les aménagements du réseau vélo PLUS tout particulièrement doivent être envisagés sur du long terme (largeurs des aménagements, séparation efficace des cyclistes et piétons...).

Encadrer l'occupation, l'organisation et la gestion temporaire et transitoire de l'espace public post-covid (volet 1 urgence MOB VDB)

L'espace public sans intervention ou conception ad hoc peut représenter rapidement une « trappe » à inégalités (marchandisation, monopolisation des lieux,...). La crise amplifie ce constat. Avec les mesures de distanciation sociale, l'espace public se révèle un peu plus insuffisant par endroits (particulièrement dans les parties les plus denses de la Région) et certainement mal équilibré entre la place donnée à la circulation motorisée et celle laissée aux autres modes et aux autres usages. Des solutions temporaires —urbanisme tactique— répondent aux besoins immé-

-
- les demandes d'assistance métro par les personnes déficientes visuelles
 - les réservations Taxibus

diats (confinement, puis déconfinement progressif) via la fermeture de rues, l'installation de pistes cyclables provisoires,... dont il faudra évaluer l'intérêt de les pérenniser et de changer les arbitrages budgétaires. De même, l'aménagement de l'espace public devra être envisagé encore davantage en combinaison avec celui des transports collectifs pour les temps normaux ou les temps de crise. Il faudra aussi poursuivre les priorités de réduction des déplacements en voiture et de développement de la marche et le vélo (modes individuels performants).

Si l'urbanisme tactique constitue une réaction d'urgence permettant de répondre à des besoins immédiats, il reste essentiel de penser à l'impact des aménagements provisoires sur la mobilité des personnes à mobilité réduite³. La conception des espaces publics futurs doit comprendre systématiquement une analyse d'accessibilité pour tous et d'adaptabilité. Il convient effectivement que les espaces publics soient facilement modulables de sorte de créer des lieux adaptables garantissant les objectifs de performance, de sécurité, d'inclusion et de plus-value environnementale en usage normal ou en situation dégradée.

La task-force associerait utilement un spécialiste en accessibilité et un représentant de Perspective.

La Commission rappelle que les zones de rencontre provisoires, si elles permettent aux piétons d'utiliser l'espace habituellement dévolu aux voitures, ne sont pas pour autant des espaces sécurisés pour tous les usagers (d'autant plus si elles sont provisoires et aménagées « sommairement »). En effet, les personnes déficientes visuelles, les parents avec une poussette, les personnes se déplaçant en fauteuil roulant, les personnes âgées, ... ne pourront pas s'y orienter ni regagner le trottoir avec aisance. Il est dès lors indispensable de maintenir en permanence les trottoirs et cheminements piétons habituels libres de tout obstacle.

Par conséquent, là où des files sont attendues sur des trottoirs étroits (devant les commerces, devant les écoles, ...) il y a lieu de prévoir la suppression (ou le report hors voirie) du stationnement automobile pour permettre ces files. Une attention particulière sera portée aux places de stationnement réservées aux personnes en situation de handicap, qui ne pourront quant à elles pas être déplacées ni supprimées.

La Commission comprend l'impact de la situation sur l'Horeca et la nécessité d'aider les commerces en leur permettant entre autres la création ou l'extension provisoire de terrasses. Il s'agit d'une mesure positive, car les cafés et restaurants animent les espaces publics, participent à la vie sociale et rendent la ville attractive.

Cependant, afin que ces extensions ou créations ne se réalisent pas au détriment de la circulation des piétons, il y a lieu de privilégier la transformation de zones de stationnements ou de voie de circulation automobile (toujours avec une attention au stationnement réservé aux personnes en situation de handicap). Ceci permettra de toujours garantir la circulation piétonne sur les trottoirs.

Afin de garantir l'accès de plain-pied à tous aux terrasses réalisées sur des places de stationnement, un plancher devra être installé à niveau avec le trottoir.

Il est en outre souhaitable d'identifier les limites d'extension des terrasses, en utilisant par exemple des points de repère marqués au sol et en matérialisant ces emplacements par des aménagements fixes détectables à la canne pour les personnes déficientes visuelles (bacs à fleurs, panneaux...). L'implantation des terrasses de manière générale doit toujours garantir un libre passage et sans obstacle de 2m.

Ce cheminement doit se situer idéalement le long des façades permettant à tous de circuler en sécurité. Rappelons que les terrasses le long des bâtiments constituent un obstacle important pour les personnes déficientes visuelles.

Lorsque que cela n'est pas possible, l'emprise de la terrasse doit être signalée au moyen de parois perpendiculaires à la façade (ou bacs à fleurs, ...) sur toute la largeur de la terrasse.

Concernant les Pistes Cyclables provisoires, la Commission renvoie le lecteur aux « 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 » du 15 06 2020 et demande de

³ Dans une optique de handistreaming, pour éviter une différence de traitement entre les personnes porteurs de handicap et celles qui ne le sont pas, les impacts sur ce public devraient être précisés dans le point 16 de la fiche

- 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 ;

Annexe :

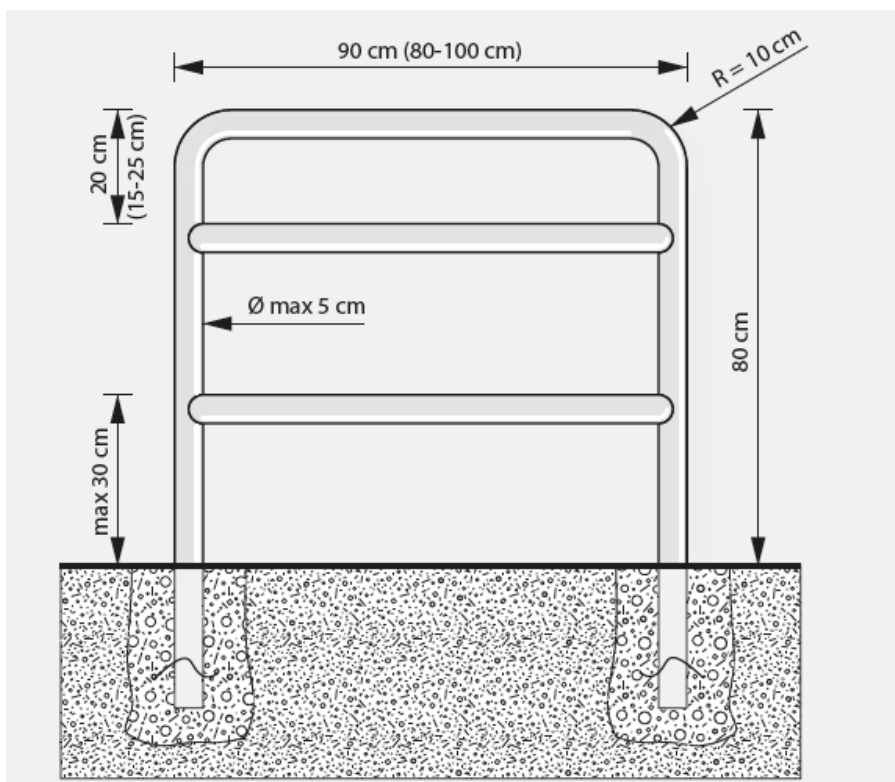


Schéma d'un arceau en U inversé équipé d'une barre horizontale.