



## Good Move et déclaration Gouvernementale 2019-2024 Commentaires et remarques des Grands-Parents pour le Climat

15 octobre 2019

À l'occasion de l'enquête publique concernant la stratégie de mobilité « Good Move » de la Région Bruxelles - Capitale (RBC), les Grands-Parents pour le Climat (GPC) souhaitent donner leur avis basé sur leur expérience, reflétant également la situation particulière des seniors. Puisque le plan « Good Move » doit être traduit en programme de gouvernement, nos commentaires se basent également sur la Déclaration de Politique Générale du Gouvernement de la RBC pour la période 2019-2024 publiée le 20 juin 2019, dénommée « Déclaration » ci-dessous. Cette Déclaration appelle en effet à la mise en œuvre intégrale du plan « Good Move », qu'elle doit traduire en mesures concrètes.

***Précisons en introduction que les besoins en mobilité dépendent essentiellement de l'aménagement du territoire.*** Pour diminuer le besoin de déplacements, il est essentiel pour les seniors qu'il y ait une offre de logement diversifiés et accessibles dans les endroits où des services de proximité sont disponible.

### Choix de mobilité (Good Choice)

***Dans le choix de leur mobilité, nous souhaitons modifier le rapport senior/automobile***

L'objectif étant de réduire la part de la voiture dans le transport des personnes à 25%, nous proposons de promouvoir la réduction de l'utilisation de la voiture individuelle, voire son abandon, par les seniors. Pour certains automobilistes, la possession d'une voiture en ville est une aberration économique. Cependant, beaucoup de personnes âgées gardent leur voiture dans une volonté d'autonomie ou pour des raisons de sécurité et de confort. Dans cette optique, nous sommes prêts à adhérer au concept de Mobility as a Service (Maas).

Pour le mettre en œuvre, il s'agit de faciliter de façon très volontariste le partage de véhicules entre particuliers et les systèmes commerciaux de voitures partagées. La mise sur le marché de taxis à un coût nettement plus abordable devrait également faire partie des solutions envisagées. La sécurité, en soirée particulièrement, doit être garantie. Il serait intéressant de créer des **incitants financiers** au renoncement à la voiture personnelle.

**Pour les non Bruxellois**, le choix d'accéder à Bruxelles par les transports publics (bus et train) est bien sûr encouragé ; mais pour ceux qui n'y sont pas reliés ou en cas de sortie nocturne, **les parkings de dissuasion** proches des terminus de métro sont une bonne solution pour ne pas envahir la ville. Or nous craignons la disparition de certains d'entre eux (Delta ?), et les places disponibles sont insuffisantes. Il faudrait donc créer plus de places disponibles en journée et en soirée, gratuites ou à un prix raisonnable.

## Qualité de la vie (Good Neighbourhood)

### ***Assurer la sécurité des piétons et des cyclistes et assimilés doit être un objectif prioritaire***

En vertu de la mise en œuvre du principe S-T-O-P, il est clair que la part de mobilité douce (vélo, trottinettes, etc.) est appelée à augmenter significativement. Pour que ce soit le cas, il est cependant essentiel que ce développement ne se fasse pas au détriment de la sécurité des usagers, tant piétons que cyclistes ou autres. GPC est particulièrement sensible à cet aspect, et salue la volonté du Gouvernement de viser à atteindre à terme 0 tués et 0 blessés graves en RBC.

Cependant le nombre de tués et blessés liés à l'usage de trottinettes et vélos électriques est en augmentation alarmante. Accroître l'usage du vélo ne se conçoit qu'en augmentant significativement la sécurité des cyclistes<sup>1</sup>. GPC ne prétend pas avoir fait le tour de la question ni être exhaustif. Cependant, parmi les causes d'accidents des vélos, trois facteurs importants émergent : les collisions avec les portières de voitures ouvertes intempestivement, les chutes très souvent causées par de petits obstacles imprévus ou mal signalés, et les collisions entre cyclistes ou de cyclistes avec des piétons.

Les suggestions ci-dessous visent à réduire les occurrences de ces accidents :

- Une zone 30 généralisée sera mise en œuvre hors voies structurantes. Il ne faudrait pas que cette mesure s'accompagne d'une prolifération de casse-vitesse, qui constituent en soi des « petits obstacles » causes de chutes.
- En particulier, **l'usage des casse-vitesse de type « coussin berlinois » ne peut pas être généralisé inconsidérément**. Ils sont très désagréables à franchir, et donc les cyclistes les évitent en se rapprochant dangereusement des voitures garées et de leurs portières. Sous la pluie, les bords en sont glissants, et à trop grande vitesse ils peuvent causer de graves chutes. Ils ne devraient donc être installés que là où les cyclistes peuvent les voir et les éviter en restant à distance réglementaire des voitures stationnées en bordure de voirie.
- Les cyclistes doivent autant que possible éviter toutes les rues où circulent des trams qui ne sont pas en site propre, ou bien où les trams en site propre réduisent fortement la largeur disponible pour les autres usagers (par exemple l'Avenue de la Chasse à Etterbeek). **Il est évident que ces rues ne peuvent en aucun cas faire partie des voies structurantes pour les cyclistes**. On peut d'ailleurs se poser la question de la pertinence de voies structurantes pour cyclistes, dont le trafic peut se diffuser en sécurité dans les petites rues, même si certains grands axes doivent pouvoir accommoder un trafic important (exemple : l'Avenue de Tervueren).
- Le code de la route et la prudence imposent de respecter une distance d'au moins un mètre entre les voitures stationnées et les cyclistes, ainsi qu'entre un cycliste et une voiture qui le dépasse. De nombreuses rues sont trop étroites pour que ces distances de sécurité puissent être respectées ce qui implique de ne pas dépasser. Outre la zone 30 généralisée, **nous demandons donc que toutes les rues concernées soient déclarées « Rue Cyclable »**.

---

<sup>1</sup> Pour simplifier le langage nous appellerons « cyclistes » tous les usagers de mobilité douce, quel que soit le véhicule qu'ils utilisent (vélo avec ou sans assistance électrique, trottinette, monocycle, etc. à l'exception des scooter électriques.)

- 
- Le nombre de cyclistes ne respectant pas le code de la route est important. L'introduction de nouveaux véhicules légers tels les vélos à assistance électrique (VAE) et trottinettes amène de nombreux nouveaux usagers qui ignorent trop souvent les règles élémentaires de sécurité. **Un programme d'éducation à la sécurité routière et au partage de l'espace**, accompagné d'une répression rigoureuse des imprudences s'impose si l'on veut éviter un nombre élevé d'accidents.
- Même si globalement l'attitude des conducteurs de véhicules motorisés envers les cyclistes et les piétons s'est nettement améliorée, il est important de continuer à les sensibiliser à la sécurité des usagers les plus vulnérables. Nous sommes par ailleurs favorables à une **révision périodique (par exemple tous les 10 ans) des connaissances et aptitudes** de tous les détenteurs d'un permis de conduire.
- La Déclaration ne mentionne aucune action visant à améliorer tant le tracé que le marquage des pistes cyclables existantes. Or en de nombreux endroits ces tracés sont peu clairs, tortueux et sans continuité. La volonté d'augmenter significativement la mobilité à 2 roues ne sera couronnée de succès que moyennant **une amélioration significative des tracés et de la signalisation des pistes cyclables**. En particulier, le sens de circulation doit être clairement indiqué, continu et respecté, et les traversées de chaussée indiquées par un fond rouge.
- Dans le tracé des pistes cyclables, tous les « petits obstacles » inutiles devraient être supprimés systématiquement : chicanes, potelets, bordures de trottoirs, objets abandonnés etc. S'ils sont absolument nécessaires, ils doivent être rendus très visible par un marquage ou autre.
- Les zones de mixité entre cyclistes et piétons doivent être évitées autant que possible. Là où elles sont inévitables, il est essentiel que le tracé cyclable et le sens de circulation soit clairement marqué au sol.

**Les trottoirs** : Beaucoup de seniors préfèrent se déplacer à pied plutôt qu'à vélo et se plaignent de la mauvaise viabilité des trottoirs, trop étroits, au revêtement inégal, parfois glissants en cas de pluie. Un sérieux effort d'amélioration des trottoirs, en collaboration avec les communes, devrait être inclus dans les plans. Ces améliorations aideraient également grandement les personnes à mobilité réduite et les parents de petits enfants dans des poussettes. L'installation de bancs à intervalle régulier le long des rues encouragerait les seniors à se déplacer plus souvent à pied.

**Trajets maison - école** : Des solutions existent pour limiter le nombre de parents devant conduire leurs enfants à l'école en voiture. Outre l'usage du vélo, le développement de rangs ou déplacements en groupes accompagnés, de transport par bus scolaire ou de vélo-taxis pour groupes (sortes de grands cuistax à assistance électrique pour 10 enfants très appréciés par eux) serait un bon moyen de réduire les embouteillages aux heures d'arrivée et de sortie.

**Vols et parking vélo** : Le vol de vélo est un frein important à son développement. Les parkings sécurisés (grille, accès par badge) pour vélo doivent être multipliés et agrandis afin de rassurer les utilisateurs et principalement les détenteurs de vélos électriques, nettement plus coûteux à l'achat.

**Concernant les transports en commun**, les capacités d'accélération et de décélération des bus, tram et métro sont importantes. Quand les véhicules sont pleins, les mains courantes ne sont pas toujours accessibles, et les chutes ne sont pas rares, principalement chez les personnes plus âgées. Il

faudrait sensibiliser les conducteurs à veiller à ce que tous les usagers soient en sécurité avant de démarrer, et encourager les plus valides à leur laisser l'accès aux places assises.

## **Une palette de services intégrés (Good Service)**

Un **guichet d'aide aux usagers** devrait être mis en place afin de faciliter l'usage des applications informatiques d'aide à la mobilité en général, et des voitures partagées en particulier. Ces applications ne devraient pas être accessibles uniquement par des smartphones.

### ***Assurer une utilisation rationnelle de l'énergie***

La Déclaration indique l'abandon des motorisations diesel et à essence respectivement en 2030 et 2035. Elle souligne également la volonté d'améliorer l'efficacité d'utilisation de l'énergie. Nous nous étonnons dès lors des constatations suivantes :

- Qu'il s'agisse de véhicules privés ou partagés, l'abandon des carburants fossiles implique une forte croissance de l'utilisation de véhicules électriques à 2 ou 4 roues. Or il n'est nulle part fait mention du développement d'un **réseau de points de recharge de ces véhicules**. Ce point réclame pourtant une planification à mettre en œuvre dès à présent.
- Le plus grand consommateur d'électricité de la RBC est la STIB. À notre connaissance, la récupération de l'énergie de freinage des véhicules (métro et trams) est encore très limitée. **Nous demandons qu'un plan d'implémentation de cette technique soit développé**, visant à récupérer l'énergie de freinage de tous les véhicules de la STIB dans un délai aussi court que possible.

## **Collaboration de l'ensemble des acteurs (Good Partner)**

La Déclaration évoque la nécessaire collaboration entre la RBC et les Communes, mais sans entrer dans le détail. En pratique, chaque Commune continue à faire peu ou prou ce qu'elle veut sur son territoire. Nous demandons que la Région joue un rôle beaucoup plus important afin que les règlements relatifs à la mobilité soient harmonisés sur tout le territoire de la RBC.

- Une collaboration nettement accrue **entre les Communes et la Région** est requise afin d'élaborer un plan de mobilité harmonisé, tenant compte en particulier des horaires des écoles, afin de rendre les arrivées et départs des élèves plus sûrs.
- Actuellement les réglementations en matière de parking diffèrent de Commune à Commune, si bien que des rues limitrophes se retrouvent avec un système différent suivant le trottoir le long duquel on se gare, par exemple : parcmètre d'un côté, zone disque de l'autre.
- Les parcmètres utilisés diffèrent suivant les Communes. Dans certaines Communes il est possible de les payer avec un simple SMS depuis n'importe quel téléphone portable, dans d'autres il faut avoir un smartphone et télécharger une application ...
- Les horaires d'application du disque de stationnement diffèrent suivant les endroits, sans que cela ne soit indiqué sur place de manière claire.

En ce qui concerne l'harmonisation entre les différents opérateurs de transports en commun, nous saluons la volonté d'enfin établir des **titres de transport valables sur tous les réseaux**. Nous demandons cependant que l'intermodalité soit également favorisée, en rendant l'accès aux trains, trams et métros plus facile pour les personnes à mobilité réduite (PMR) ainsi que pour les cyclistes munis de leur vélo.