



STRATÉGIE DE DÉCONFINEMENT  
EN MATIÈRE DE MOBILITÉ

# Fluid Brussels

«LA FLUIDITÉ POUR TOUS»

11 MAI 2020



Parlement bruxellois





# Table des matières

LA MOBILITÉ À BRUXELLES VAUT MIEUX QU'UN HOLD-UP IDÉOLOGIQUE !	4
INTRODUCTION	6
1. Promouvoir le télétravail, la flexibilité des horaires et les outils de visioconférence	8
2. Développer les nouvelles technologies au service de la fluidité	10
3. Renforcer la marche à pied et aider au respect de la distanciation sociale	12
4. Renforcer l'usage du vélo	12
5. Définir une stratégie STIB efficace de déconfinement	16
6. Décongestionner le trafic automobile de notre capitale pour la rendre plus respirable	18
7. Assouplir la politique de stationnement durant le déconfinement à proximité des nœuds commerciaux	20
8. Optimiser la coordination des chantiers bruxellois	22
9. Favoriser les deux roues motorisées	24
10. Soutenir les nouveaux acteurs privés de la mobilité	26
11. Soutenir le secteur des taxis et transports rémunérés de personnes	28
12. Monitorer toutes ces mesures temporaires	30



# La Mobilité à Bruxelles vaut mieux qu'un hold-up idéologique !

Le MR demande une **stratégie globale** de mobilité adaptée au déconfinement et **non pas des mesures dogmatiques** qui ne tiennent pas compte de l'ampleur de cette crise exigeant tant le respect des règles de distanciation sociale qu'une relance économique vigoureuse pour tous ! **Et surtout, le MR demande, de façon générale, une vision à long terme de la mobilité qui aille au-delà d'une gestion de crise.**

Nous assistons en effet à un **hold-up de la mobilité bruxelloise par Ecolo et Groen** qui profitent de la crise du Coronavirus pour imposer, de manière « temporairement définitive » des **mesures idéologiques anti-voitures**, sans aucune stratégie globale au profit de la fluidité de l'ensemble des modes. Parmi les mesures adoptées, certaines sont tout simplement vexatoires et contre-productives au moment du déconfinement, notamment : la fermeture du tunnel Léopold II, la fermeture du Bois de la Cambre qui va engorger le Sud de Bruxelles, la création d'une méga zone 20 dans le Pentagone, l'absence de stratégie pour les zones à concentration d'accidents (ZACA), la reprise d'une politique de redevance stricte en matière de stationnement, etc.

En opposant les modes de transport continuellement, la Ministre Groen s'attaque non seulement à des milliers de Bruxelloise et de Bruxellois ne pouvant se passer de leur voiture mais sert bien mal les piétons et cyclistes qui seraient davantage soutenus dans leur déplacement par des mesures visant la fluidité de tous.

Depuis des années, le MR plaide pour créer de nouvelles pistes cyclables, sécurisées, sur des axes régionaux bien choisis, comme promis par les Ministres compétents depuis 15 ans. Les libéraux sont donc favorables à l'ensemble des 40 km de pistes mais déplorent une installation à la va-vite mettant en danger de nombreux cyclistes. Toutefois, le développement de nouvelles pistes ne peut être résumé à trois coups de peinture et deux blocs de béton.

La transition vers une mobilité plus douce ne s'impose pas, elle s'accompagne ! Ignorer la reprise économique et le retour d'un certain volume de mobilité, en ce compris automobile (navetteurs, travailleurs indépendants, livreurs) témoigne d'un **dangereux dogmatisme**. Le Gouvernement bruxellois ne tient pas non plus compte du report de la population sur les modes de transport individuels comme la voiture qui en cette période de Covid-19 permet de respecter les règles de distanciation sociale.

**Coups de force. Absence de concertation. Vision unilatérale.** Et symboles idéologiques comme l'instrumentalisation de la rue de la Loi en dépit du bon sens. Il est fort à craindre que ces méthodes assumées par la Ministre bruxelloise de la Mobilité, Elke Van den Brandt (Groen) lancent Bruxelles sur une nouvelle route du chaos avec de fâcheuses conséquences comme de nouveaux accidents ou porter le **coup fatal aux commerces et établissements Horeca déjà fragilisés par la crise.**

# Introduction

Depuis plusieurs mois, les peuples du monde entier sont confrontés à **une crise sanitaire et économique d'une ampleur inédite**. L'Europe et la Belgique ne sont pas épargnées.

Au-delà des aspects sanitaires au cœur des priorités, **la pandémie de Covid-19 a également bouleversé notre manière de consommer, de travailler, de nous déplacer et de nous rencontrer**. Ces changements imposés par la lutte contre le Covid-19 ne seront pas anodins pendant toute la période du déconfinement.

Comme réponse, hormis le travail remarquable jusqu'ici accompli par la STIB, **la Ministre de la Mobilité ne met en place que deux mesures**. Premièrement, l'annonce de 40 km de pistes cyclables, comprises parmi les 80 km déjà annoncées par son prédécesseur, Pascal Smet. Et l'envoi aux communes d'un courrier leur suggérant de développer des rues cyclables et des zones de rencontre. Soit une politique exclusivement tournée vers le vélo et la marche. **Ces modes doivent certes être soutenus, mais ils ne doivent pas être les seuls**.

**Aujourd'hui, le Gouvernement bruxellois n'a pris aucune mesure de soutien aux autres modes**. La **voiture** (électrique ou non), la **moto** (électrique ou non), la **micro-mobilité** (vélos, trotinettes, co-voiturage, free floating...) ou le **secteur du taxi et transport de personnes** sont les grands absents de la politique de mobilité du Gouvernement bruxellois.

**La stratégie proposée par le MR veut, au contraire, assurer la sécurité et la fluidité pour TOUS : marche** à pied, vélo, micro-mobilité, transport en commun, motocyclette, moto, voiture, car, camionnette et camion.

**Assurer la fluidité est une mesure socio-économique mais aussi environnementale, climatique et évidemment sanitaire !** Pour éviter la propagation du virus, Bruxelles a besoin d'une politique orientée vers la fluidité sur les trottoirs

habituellement bondés, sur les pistes cyclables, sur les routes et évidemment dans les transports en commun. En réduisant la congestion, le MR s'engage aussi pour des voiries plus sûres et une Ville moins polluée.

**La stratégie libérale « Fluid Brussels »** fait également écho à la stratégie de relance économique « Rise up Brussels », elle aussi, imaginée par les Libéraux bruxellois. « Fluid Brussels » s'articule **autour de 12 priorités** et sera utile aussi longtemps que toutes les règles sanitaires et de distanciation sociale seront imposées par les pouvoirs publics.

Ces priorités visent à **promouvoir le télétravail**, la flexibilité des horaires et les outils de visioconférence. Elles s'appuient sur des politiques modernes visant **l'usage des nouvelles technologies** au service de la fluidité. Elles renforcent la **marche à pied** en aidant au respect de la distanciation sociale et font de **la petite reine** une des priorités bruxelloises !

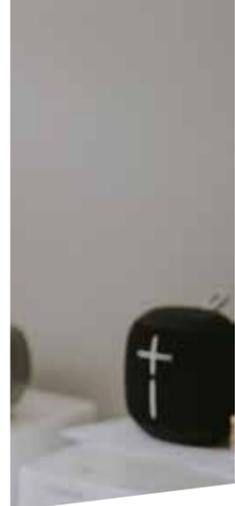
Le MR y exige une stratégie efficace de déconfinement pour la STIB. **Tout doit être mis en place pour éviter que la STIB devienne un nouveau foyer de contamination !**

Cette stratégie vise aussi à **décongestionner le trafic automobile** de notre capitale pour la rendre plus respirable. Une nouvelle **politique de stationnement** à proximité des noyaux commerciaux ainsi qu'une optimisation de **la coordination des chantiers** figurent aussi parmi les objectifs de relance de la mobilité et de l'économie.

Le MR n'oublie aucun mode et soutient également **les deux roues motorisées, le secteur des taxis** et transports rémunérés de personnes ainsi que **les nouveaux acteurs privés de la mobilité**.

Enfin, l'ensemble de **cette stratégie devra être monitorée**.





# Promouvoir le télétravail, la flexibilité des horaires et les outils de visioconférence

Ces premières mesures visent à limiter la demande générale de mobilité tout en répondant à des objectifs de conciliation de vie privée et professionnelle, d'efficacité et d'environnement. Ce faisant, ces mesures permettent directement de fluidifier la mobilité générale.

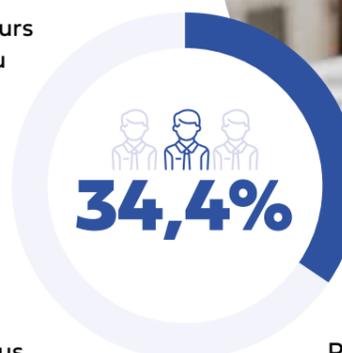
La proportion des travailleurs employés à Bruxelles qui font du télétravail est de 1 sur 3 environ (34,4 %). C'est le double de la moyenne belge, qui est de 17 %. Cela s'explique évidemment par le fait que les personnes qui travaillent à Bruxelles doivent surmonter en général des distances beaucoup plus grandes et télétravaillent de ce fait plus souvent. En outre, de nombreux sièges sociaux et de nombreuses représentations de secteurs économiques se trouvent à Bruxelles et il s'agit souvent de secteurs qui sont à la pointe du télétravail.

Si nous considérons plus spécifiquement les **travailleurs qui habitent en Flandre ou en Wallonie et qui viennent à Bruxelles** pour travailler, nous arrivons à **43 % de télétravailleurs**. Ce pourcentage de télétravailleurs fait baisser de 9 % les déplacements domicile-travail, ce qui équivaut à **12 % de kilomètres en moins à destination de Bruxelles depuis la Flandre et la Wallonie**.

Ces chiffres sont déjà bons. Mais des marges de progression rapides sont possibles en particulier auprès des Bruxellois qui ne sont que 20% à télétravailler.

Ces dernières semaines, **le télétravail a été expérimenté à grande échelle dans des conditions qui n'étaient pas forcément optimales**.

Afin de diminuer la demande de mobilité, tout doit être mis en place, tant au niveau public que privé, **pour promouvoir le télétravail, la flexibilité des horaires ou les horaires décalés** si le télétravail n'est pas possible.



Pour les administrations publiques régionales, la stratégie actuelle du Gouvernement bruxellois vise principalement à réduire l'espace de bureau nécessaire et à généraliser l'espace de travail partagé. Il est proposé de mettre en place une stratégie allant plus loin et, en concertation avec les communes, **d'identifier l'ensemble des fonctions permettant du télétravail structurel, définir le nombre de jours de prestation et fournir tous les services de support utiles**. À l'exception des fonctions incompatibles avec le travail à distance, chaque fonctionnaire doit pouvoir télétravailler et ainsi mieux concilier sa vie privée et son travail.

Il est également indispensable **d'organiser différemment les processus de travail**, au sein de chaque administration, par la promotion des outils de visioconférence notamment pour l'organisation des réunions extérieures, les formations ou le recrutement.

Les administrations doivent aussi développer de nouveaux process afin **d'intégrer les outils de visioconférence dans leur relation avec les citoyens**.

# Développer les nouvelles technologies au service de la fluidité

Par ces mesures, le MR veut maximiser l'usage des nouvelles technologies visant à améliorer la fluidité dans et autour de la région bruxelloise.

## 1. Récolter les données de mobilité en temps réel

Les nouvelles technologies peuvent permettre de connaître en temps réel la situation sur nos voiries (congestion, accident, événement, conditions météorologiques difficiles). Une meilleure comptabilisation des flux et une meilleure analyse permettent une réponse plus spécifique et adaptée aux besoins de mobilité de l'ensemble des Bruxellois. Certains systèmes existent déjà sur les principaux axes de la capitale, d'autres sont à ajuster et d'autres encore sont à implémenter.

Les Caméras ANPR (les 300 dévolues à la zone de basses émissions), les caméras de la STIB et de Bruxelles-Mobilité ainsi que des boucles à induction pourraient permettre de mieux prendre en compte la congestion sur le territoire régional, qu'elle soit piétonne, cycliste ou automobile.

Par ailleurs, les données anonymisées d'opérateurs télécoms peuvent elles aussi nous apprendre beaucoup concernant les déplacements à Bruxelles, sur les origines et les destinations des voyageurs, à l'intérieur de la Région mais aussi des mouvements entre Bruxelles et sa périphérie. Ces données peuvent également être utilisées en vue de déployer des itinéraires cyclistes et automobiles alternatifs à ceux qui sont les plus congestionnés ou pollués. Elles permettent aussi d'optimiser les phases vertes pour tous les modes doux.

## 2. Diffuser des informations utiles pour éviter la congestion

Les données de mobilité captées en temps réel et transmises immédiatement au centre de pilotage de la mobilité peuvent permettre de diffuser des informations utiles aux usagers

de la route sur des panneaux de signalisation intelligents installés aux entrées de ville, en amont de l'entrée des tunnels et le long des principaux axes régionaux. L'objectif est de mieux informer des éventuels travaux, accidents, pannes, voiries et bois fermés en donnant des plans B, des trajets alternatifs, des temps de trajets jusqu'aux lieux emblématiques de la Région (Basilique 12', porte Louise 8',...) de façon à adapter son déplacement de façon optimale.

Les parkings de transit, dont certains comme le Ceria, connaissent un taux de remplissage insuffisant pourraient eux aussi bénéficier d'une meilleure signalisation. Le MR propose, grâce à des messages variables, d'inviter par exemple les automobilistes, depuis le ring, à utiliser les vélos partagés ou les transports publics en fonction de leur destination, des conditions de circulation et de la saturation de certaines lignes. Cela permettrait de soulager considérablement les transports en commun, en particulier ceux qui seront les plus demandés.



## 3. Implémenter une gestion dynamique des feux de signalisation sur tous les carrefours

La fluidité sur les grands axes bruxellois passe également par une gestion optimale des feux de circulation. Bruxelles-Mobilité gère 500 carrefours à feux, en les coordonnant à distance grâce à sa centrale ou en local. Les phases de feux sont adaptées en fonction des situations (chantiers, transports publics), des heures de la journée et des modes. La longueur des temps de traversée est régulièrement adaptée aux usagers (piétons, cyclistes, automobilistes). Certains feux clignotants ou nécessitant d'appuyer sur un bouton-poussoir peuvent être activés pour sécuriser un trajet piéton par exemple. En bénéficiant de données de mobilité en temps réel, Bruxelles-Mobilité peut alors adapter plus efficacement sa gestion des feux afin de fluidifier le trafic au maximum.

# Renforcer la marche à pied et aider au respect de la distanciation sociale

La marche est l'un des modes de déplacement appelé à augmenter considérablement dans les prochains mois.

Sachant qu'un quart des trajets font moins de 1 km au sein de la Région, les déplacements pédestres font partie d'une alternative crédible pour une grande partie des déplacements à l'intérieur de la Région, ils permettent de soulager les autres modes de transport et font partie d'une activité physique saine.

Le MR demande au Gouvernement de la Région de Bruxelles Capitale de faciliter l'usage de la marche en mettant en place des **zones de rencontre, des chemins piétons et scolaires continus, sécurisés et lisibles** ainsi que de nouveaux **feux à décompte numérique**.

## 1. Créer de zones de rencontre temporaires dans les rues commerciales

Des zones de rencontre, ciblées et clairement signalées, sont des mesures utiles devant permettre le respect des règles de distanciation sociale. Celles-ci doivent être étudiées et mises en place temporairement dans les noyaux commerciaux lorsque cela est nécessaire sur base de l'étude des données (cf. point 2).

Elles doivent être définies, au cas par cas, adaptées aux besoins des Bruxellois et concertées avec les citoyens, les acteurs socio-économiques des quartiers et les communes.

Elles doivent être coordonnées avec les autres mesures visant la fluidité de la mobilité, ne pas mettre en danger les piétons et ne pas impacter négativement la vitesse commerciale des transports publics, des vélos et de la micro-mobilité.

Sur base de ces principes, le MR plaide pour que nombreuses rues du centre-ville deviennent des zones de rencontre mais doute de l'intérêt de faire de l'ensemble du Pentagone une telle zone.

## 2. Soutenir les plans de déplacements scolaires

Un soutien du Gouvernement bruxellois sera apporté à la réalisation de plans de déplacements scolaires adaptés aux besoins du déconfinement.

Cette mesure vise à encourager les parents d'élèves inscrits dans les écoles bruxelloises à venir à pied dans leurs établissements scolaires, en particulier quand ils habitent tout près. Pour cela, nous demandons un meilleur accompagnement des écoles dont la charge est immense surtout en cette période.

## 3. Rénover ou aménager les chemins piétons dangereux

En partenariat avec les communes, un plan urgent d'investissements sera mis en place afin d'aménager et rénover les **chemins piétons dangereux**. Ces ZACA sont identifiées depuis 5 ans. Ce plan d'investissements doit en faire une priorité !

## 4. Baliser et rendre plus lisibles les chemins piétons

Cette mesure vise à mieux informer grâce à de nouveaux panneaux de signalisation.

Quel pourcentage de travailleurs est informé qu'il suffit de 15 minutes à pied pour rejoindre les bureaux de la rue de la Loi ou de la Porte de Namur depuis la gare Centrale ? Des panneaux de signalisation pourraient diffuser ce type d'information (Porte de Namur/Gare centrale à pied 15 minutes).

## 5. Installer des feux à décompte numérique

Améliorer les trajets piétons passe aussi par l'installation là où c'est nécessaire de feux à décompte numérique. Cette mesure vise à renforcer la sécurité routière. Lorsque les piétons connaissent leur temps d'attente exacte, les études montrent qu'ils respectent davantage les signaux lumineux.



# Renforcer l'usage du vélo

Le potentiel de croissance du vélo est très important à Bruxelles. Ces mesures visent à renforcer l'usage du vélo, tant comme alternative aux transports en commun qu'à la voiture lorsque cela est possible.

Si ces mesures ne s'adressent pas directement à ceux qui souffrent de problèmes de santé ou qui ont besoin d'une voiture pour travailler ou pour des raisons familiales, cela ne doit toutefois pas nous empêcher de mieux encadrer l'essor du deux roues à Bruxelles en trouvant des solutions au **manque d'espace de garage**, au manque de **stationnement et aux problèmes de vol de vélos**. Tous sont autant de freins non négligeables à leur développement.

## 1. Créer de nouvelles pistes cyclables sécurisées

Le MR plaide pour la création de pistes cyclables ou de rues cyclables en fonction des besoins et du manque de capacité identifiés sur base de données (point 2).

Il est indispensable de choisir les meilleurs emplacements adaptés aux besoins des Bruxellois pour la mise en place de nouvelles rues cyclables et pistes cyclables ; de veiller à une meilleure **sécurisation** de celles qui ne sont pas séparées du trafic automobile ; de mieux baliser, au moyen de LEDs, les pistes cyclables qui côtoient les trottoirs.

L'installation d'**autoroutes à vélo** doit être accélérée, s'opérer en collaboration avec les deux autres Régions pour assurer une desserte simplifiée et sécurisée des flux cyclistes venant de Flandre.

La mise en place de pistes cyclables dans l'urgence avec deux coups de pinceau et des blocs de béton, sans étude de l'impact sur la congestion ou sur le report du trafic dans les quartiers ne peut décemment répondre à l'objectif de sécurisation.

## 2. Rendre le vélo plus accessible

Le MR plaide pour rendre le vélo accessible à tous, **via un soutien financier immédiat et temporaire aux opérateurs de vélos partagés**. Un partenariat public-privé visant à diminuer le prix des locations, dont certaines en free-floating, doit permettre d'augmenter leur usage.

En partenariat avec la Région, les primes communales visant l'acquisition de vélo peuvent être renforcées.

Le MR plaide aussi pour une réforme de la prime Bruxell'air pour soutenir les modes doux. Le déconfinement doit permettre de réformer rapidement en profondeur cette prime.

## 3. Mettre à disposition des parkings de vélos sécurisés

La problématique du stationnement vélo doit être l'un des piliers de la politique en faveur de la petite reine à Bruxelles.

Il est indispensable de veiller au développement d'une offre suffisante de stationnement sécurisé, en particulier à proximité des principaux nœuds intermodaux, des écoles, des centres sportifs et des universités.

## 4. Mettre en place des « kiss and bike »

L'offre de stationnement devrait également être complétée d'emplacements « **kiss and bike** », comme cela existe aux Pays-Bas, pour déposer les enfants à l'école.

Le Gouvernement devra également veiller à encourager les parents des enfants à venir à pied s'ils habitent à moins d'1 kilomètre, ou en vélo s'ils habitent à moins de 5 kilomètres.

Les **données de déplacements des opérateurs téléphoniques** (cf. point 2) doivent également servir à identifier des emplacements intéressants pour de nouvelles pistes cyclables et emplacements de parkings-vélos, pour analyser celles qui méritent d'être élargies et pour en optimiser la sécurité. Les pistes cyclables à double sens devront être évitées car elles sont trop accidentogènes.

## 5. Lutter plus fermement contre le vol de vélos

En concertation avec les zones de police, un plan de lutte contre le vol de vélo doit devenir une priorité. C'est probablement un des freins principaux au développement du vélo.





# Définir une stratégie STIB efficace de déconfinement

Tout doit être mis en place pour éviter que la STIB devienne un nouveau foyer de contamination

Une réelle stratégie de déconfinement pour la STIB via la mise à disposition de masques, gants, gels à des prix abordables, au renforcement des équipes de stewards pour faire de la sensibilisation aux respects des distances sociales ainsi qu'une étude sur un pricing différencié pour éviter l'engorgement aux heures de pointe.

Il est évidemment primordial de s'assurer que les transports en commun continuent de permettre aux Bruxellois et aux navetteurs de se déplacer rapidement et en toute sécurité. En tant que principal acteur de la mobilité à Bruxelles et étant sous la tutelle du Gouvernement, la STIB est bien sûr un élément incontournable dans le cadre du déconfinement.

## 1. Protéger le personnel et les usagers de la STIB

Il faut assurer la mise en place d'une stratégie efficace de déconfinement. Cette stratégie passera tout d'abord par la **protection** du personnel et des usagers de la STIB en **mettant à disposition du matériel de protection comme des masques et du gel hydro alcoolique, tous deux, accessibles au personnel et à tous les usagers.**

La mise en place de règles quant au **nombre de personnes autorisées** dans les différents transports devra également être établie en particulier dans les bus ou les trams.

Afin d'assurer le respect des règles de sécurité comme le port du masque, les équipes de stewards devront être renforcées. Dans le but de faire respecter les règles édictées et de sensibiliser les usagers, les équipes devront en effet être mobilisées aux entrées de station, en station, à l'entrée des véhicules ainsi qu'à l'intérieur. Il convient également d'assurer que la STIB communique de la meilleure manière à ses usagers afin de les informer, par des messages vocaux ou **l'utilisation de messages dynamiques** en station ou dans les véhicules, d'informations utiles telles que les taux de saturation de certaines lignes, les connexions avec d'autres transports moins saturés ou le respect des règles sanitaires.



## 2. Instauration d'un pricing différencié favorisant les heures creuses

Il est demandé à la STIB d'étudier, dans le cadre de sa stratégie de déconfinement, la possibilité d'établir, d'abord temporairement afin d'évaluer la pertinence et le succès, un **pricing différencié** des transports publics en dehors des heures de pointe. La politique dynamique des prix, revus à la baisse, encouragera les déplacements aux heures creuses.

Cette mesure, qui a déjà fait ses preuves à l'étranger, si elle était évaluée comme réalisable, est de nature à inciter les voyageurs à adapter leurs habitudes de déplacement et donc à lisser la demande en transports en commun aux heures les plus problématiques. En effet, 44 % des voyages au sein de la STIB sont effectués durant l'heure du pointe du matin (7 à 9h) et du soir (14h30 à 18h), la solution pour éviter un engorgement consiste dans une meilleure répartition des voyageurs.



# Décongestionner le trafic automobile de notre capitale pour la rendre plus respirable

Ces mesures visent, par de nouvelles politiques et soutiens à des initiatives privées, à fluidifier le trafic automobile sans s'opposer aux modes doux.

## 1. Offrir une alternative crédible aux flux entrants notamment grâce à de nouveaux parkings de transit temporaires

Le MR propose des solutions de « park and ride temporaires » en collaboration avec les 2 autres régions mais aussi à l'intérieur de notre région, notamment par des partenariats avec de grandes entreprises (par exemple des grandes surfaces). Une priorité sera portée sur le Nord de Bruxelles qui ne dispose d'aucun parking de transit actuellement.

Les parkings de dissuasion peuvent, eux aussi, jouer un rôle important de décongestion de Bruxelles en général mais aussi dans le cadre du déconfinement. Le gouvernement bruxellois doit être beaucoup plus pro-actif quant à leur développement. Il se doit tout d'abord de beaucoup mieux assurer la publicité de ces parkings depuis le Ring via leur signalisation et la diffusion d'informations aux automobilistes les invitant à abandonner leur voiture.

## 2. Adapter les horaires des collectes de déchets pour éviter les heures de pointe

Paris est souvent citée en exemple parce que les collectes y sont organisées de façon à éviter les heures de pointe. L'idée à Bruxelles est de commencer plus tard en réorganisant les collectes pour tenir compte des jours les plus embouteillés. Prenons l'exemple du mardi et du jeudi où un léger report temporaire des passages des camions poubelles dans les rues permettrait une meilleure fluidité. Une

opération à tester impérativement qui pourrait devenir pérenne, après évaluation.

## 3. Gérer plus efficacement les livraisons

Toujours dans le but de fluidifier la mobilité de tous et ainsi d'améliorer la qualité de l'air, cette mesure vise à permettre aux sociétés de transport d'organiser des livraisons en dehors des heures de congestion, c'est-à-dire des heures de bureau.

Actuellement, les horaires de livraison dépendent des règlements communaux. Les livraisons sont généralement interdites avant 7h du matin et après 22h.

Le MR souhaite permettre temporairement les livraisons sur les grands axes régionaux, avec des règles de bruit sévères, avant 7 heures du matin et après 22 heures pour peu que leurs véhicules et matériels de manutention soient électriques.

## 4. Soutenir les initiatives durables de « crowd shipping »



Tant le confinement que le déconfinement ont boosté l'e-commerce et donc les livraisons à domicile. Un phénomène qui engendre une hausse importante des déplacements vers et dans notre Région.

Cette mesure vise à soutenir les acteurs privés, des plateformes collaboratives, qui optimisent, de façon innovante, les déplacements individuels ou des taxis et transports rémunérés de personnes (qui circulent souvent à vide) en les synchronisant aux livraisons de colis.

Par cette politique durable, il s'agit d'optimiser la demande de déplacements cyclistes et automobiles et ainsi participer à la fluidité générale de la mobilité.



Afin de dynamiser le commerce local et que la tarification du stationnement ne soit pas un frein à la relance économique, cette mesure vise à revoir les délais de gratuité de stationnement dans les mailles où la densité commerciale est importante.

Un système de couponing via les bornes de stationnement doit également être envisagé afin de soutenir le secteur économique.

Il est proposé d'élargir la gratuité du stationnement **en passant de 15 minutes à 30 minutes gratuites** pour les zones rouges qui se situent à côté des noyaux commerciaux identifiés par [hub.brussels](https://hub.brussels).

# Assouplir la politique de stationnement durant le déconfinement

à proximité des nœuds commerciaux





# Optimiser la coordination des chantiers bruxellois

Subtile équilibre entre relance économique et recherche de l'impact minimal sur la mobilité

Une coordination de chantiers exemplaire est à assurer en cette période de déconfinement afin que la mobilité bruxelloise ne pâtisse pas d'une programmation mal adaptée créant encore plus de bouchons dans notre capitale.

Il est impératif d'actualiser la programmation des chantiers de grande ampleur **par une hyper coordination** qui permette d'impacter le moins possible la circulation des piétons, cyclistes et automobiles.

Une attention particulière sera portée sur deux hauts lieux générant des problèmes de mobilité de taille : **le tunnel Léopold II** et **le Bois de la Cambre**, axes majeurs de pénétration à Bruxelles. Le MR plaide pour reporter la fermeture du Bois de la Cambre, décidée unilatéralement par la Ville de Bruxelles et poursuivre les travaux du tunnel Léopold II, uniquement pendant la nuit (sans le fermer intégralement).

Le MR plaide également pour **un plan d'urgence**, en partenariat avec les communes, **visant à rénover les zones les plus accidentogènes de nos voiries** (trottoirs, pistes cyclables et rues), qui sont autant de points noirs tant pour la vie des Bruxellois que pour leur mobilité. Une étude les a identifiés depuis 2015. Il est irresponsable de n'y avoir apporté aucune réponse, même pas des aménagements provisoires !



Enfin, il est également demandé d'**accélérer les travaux qui sont attendus par les Bruxellois et Bruxelloises**. Pour ce faire, une simplification de la plateforme OSIRIS s'impose. Des enregistrements multiples des impétrants non-institutionnels n'ont pas apporté l'amélioration escomptée. Il convient de lever l'obligation d'enregistrement sur Osiris des chantiers sans impact sur la mobilité réalisés par des mêmes impétrants non-institutionnels et de réduire voire la supprimer des coûts d'occupation de voiries et amendes en cas de non-respect d'une durée d'un chantier.

Il est bien entendu qu'une harmonisation entre les communes des règles en matière d'occupation de la voirie serait un plus.



Afin de favoriser l'ensemble des modes de déplacements, il est demandé au Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, de favoriser l'usage des motos et scooters sur le territoire régional en particulier ceux qui sont électriques.

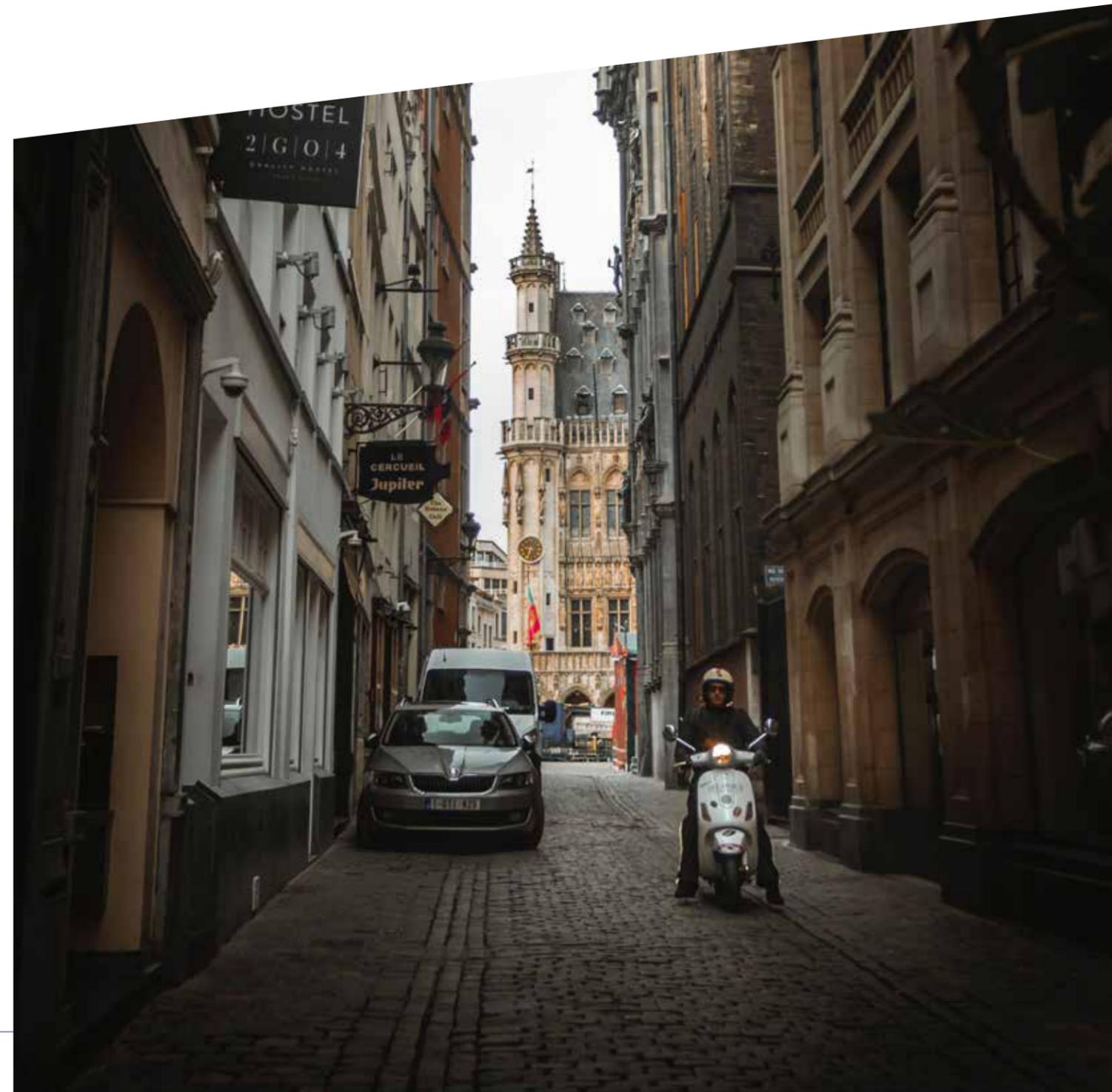
Ces modes de déplacements participant au décongestionnement de nos voiries, sont moins polluants qu'une voiture, permettent de se stationner aisément et occupent moins de place sur l'espace public.

Il est dès lors demandé de **permettre aux motos, motocyclettes et scooters de pouvoir circuler sur la bande des bus** sur les boulevards urbains vers et dans notre Région.

La mise en place d'une bande du milieu antidérapante dans les tunnels pourra être testée, tout comme le développement d'une offre de stationnement dédiée plus développée.

# Favoriser les deux roues motorisées

Avec leurs conducteurs masqués et gantés, ils offrent une réelle alternative de mobilité en période de déconfinement





# Soutenir les nouveaux acteurs privés de la mobilité

pour rendre ce type de mobilité accessible au plus grand nombre

Cette mesure vise à soutenir financièrement les opérateurs de micro-mobilité, a minima de façon temporaire, de façon à ce qu'ils puissent baisser leurs prix.

Ce soutien concerne les entreprises de location de vélos, de trottinettes ou de scooters partagés qui sont toutes des alternatives intéressantes aux transports en commun et à la voiture. Leur prix étant actuellement encore trop souvent rédhibitoire pour une partie de la population, les rendre plus abordables est un objectif pertinent dans le cadre de la politique de mobilité.

Un des opérateurs de vélos à assistance électrique partagés vient de connaître un doublement de l'utilisation de ses 2 roues, cela montre l'intérêt des Bruxellois pour ces nouvelles possibilités de se déplacer.

Au vu de l'intérêt croissant de la population, de la nécessité de pratiquer un shift entre les modes de déplacement en vue de renforcer la mobilité douce, de l'intérêt tout particulier que ces acteurs privés représentent pendant la période de déconfinement, il est dès lors indispensable que les pouvoirs publics les accompagnent financièrement. Il faut ajouter qu'il n'est pas rare de rencontrer des Bruxellois qui, après avoir goûté à la micro-mobilité, ont fini par acheter un vélo électrique, une trottinette électrique ou une wheel personnels et modifier ensuite leurs habitudes de mobilité dans notre Région.





# Soutenir le secteur des taxis et transports rémunérés de personnes

Le secteur des taxis et du transport rémunéré de personnes ont non seulement un rôle d'utilité publique important, mais sont aujourd'hui également essentiels en cette période de déconfinement progressif pour certains déplacements, notamment professionnels. Ils offrent, en outre, une alternative efficace aux transports en commun et à l'usage de voitures personnelles.

Un soutien doit être accordé aux travailleurs de ce secteur qui ont subi d'importantes pertes économiques et doivent investir dans du matériel de protection tant pour eux que pour leurs clients. Un partenariat public-privé sera examiné visant une compensation dans le tarif, revu à la baisse temporairement, appliqué aux clients.

D'autres mesures temporaires seront mises en place pour encourager les Bruxellois à recourir à leurs services :

- une campagne de promotion de l'utilisation des taxis ;
- la création de nouvelles stations et de nouveaux emplacements sur les lignes de transports publics les plus congestionnées et à l'entrée des centres commerciaux ;
- le respect des emplacements de taxis, trop souvent squattés ;
- la promotion renforcée des initiatives permettant aux personnes âgées et PMR d'être plus autonomes ;
- L'extension des chèques communaux ou régionaux taxis à tous les Bruxellois ;
- la création d'un numéro 0800 à étudier, après concertation avec tous les acteurs ;
- l'autorisation d'utiliser toutes les bandes réservées aux bus.

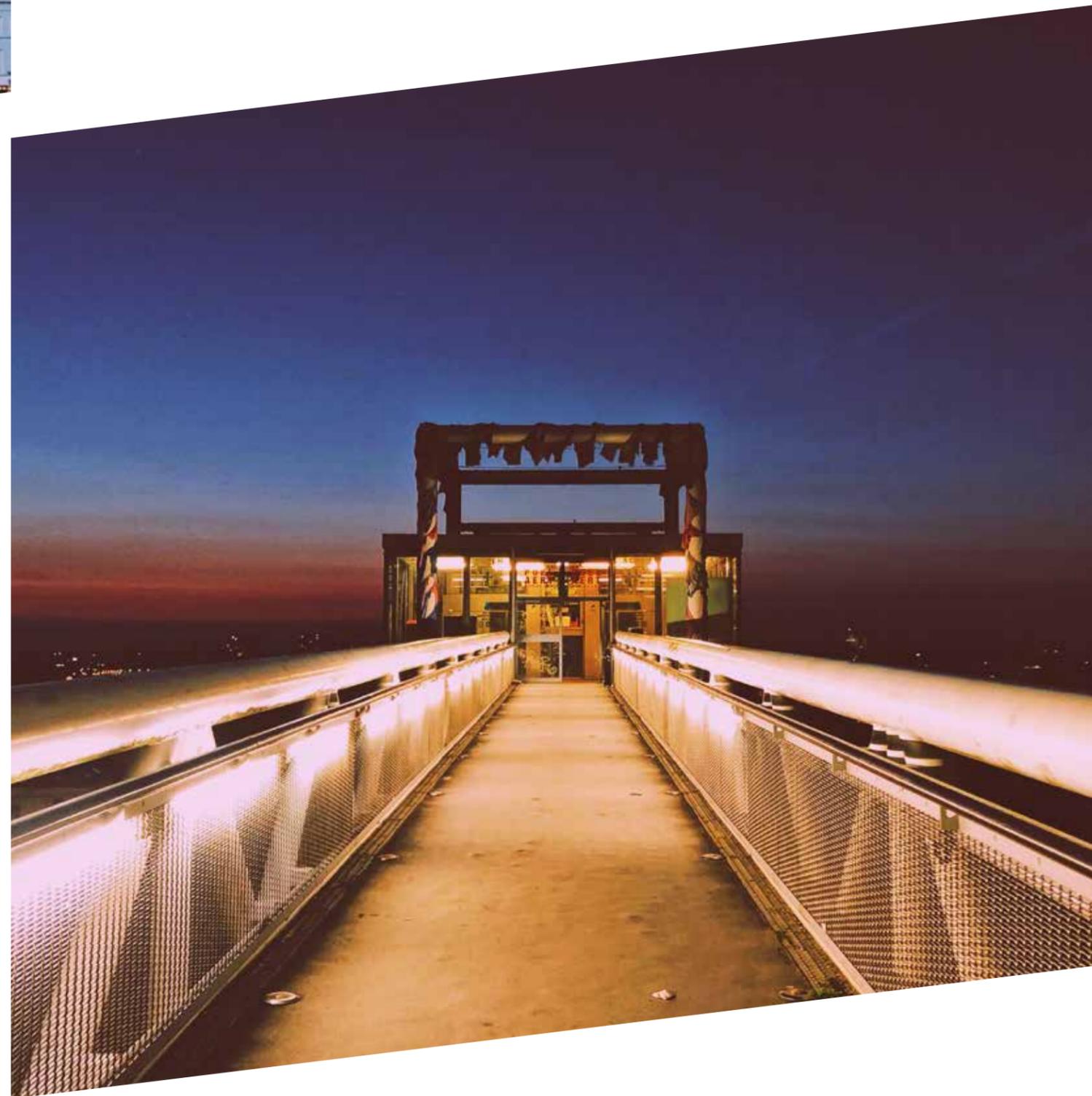




# Monitorer toutes ces mesures temporaires

Le MR demande un **monitoring** de toutes les mesures temporaires prises dans le cadre du déconfinement pour en évaluer la pertinence et l'efficacité se basant sur des chiffres précis et suffisamment étoffés avant et après la crise du Coronavirus.

Le MR demande enfin une **concertation** avec les habitants, les communes, les organisations socio-économiques et le Parlement **pour juger de la pertinence de les rendre pérennes, de les adapter ou de les abandonner.**





*Parlement bruxellois*

