**Fiche art.20 : Mobilité personnelle**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **N°** | **Pour rapport alternatif du BDF** | **Source** |
| F15 Q19 a) | **Question 19** : Donner des renseignements sur les mesures prises pour :  a) Faciliter la mobilité personnelle de toutes les personnes handicapées dans tous les domaines de la vie, y compris en apportant un accompagnement individualisé et en modifiant les environnements ; | CDPH |
| F15 Q19 a) | En réponse au déficit d’accessibilité dans les transports en commun, les sociétés concernées proposent des services d’assistance à l’embarquement ou des systèmes de transport de type “porte à porte” (Taxi-bus). Plusieurs problèmes en découlent, ce qui limite la possibilité de mobilité des personnes handicapées. Ces assistances ne garantissent pas une mobilité égale des intéressés car elles :   * sont généralement disponibles selon des horaires limités * sont soumises à “pré notification” ou réservation préalable.   Évoquer le problème du SCAN CAR qui met à mal le principe de la personnalité de la carte de stationnement  Evoquer le nouveau de réglementation à BXL qui impacte les détenteurs de la carte de stationnement : obligation de la relier à une plaque d’immatriculation d’un membre du ménage | Secrétariat |
| F15 19 a) | « …Grâce aux cartes de stationnement… »  🡪 A Bruxelles, une ordonnance prévoit la gratuité et la non-limitation dans le temps pour le parking gratuit avec carte de dérogation « Handicap ». Seulement les communes continuent à appliquer des règles différentes (limitation dans le temps, ou stationnement payant en zones « commerçantes »...  « …Il apparaît effectivement que les règles varient d’une commune à l’autre. Les communes de Molenbeek et de Saint-Josse n’ont rien prévu en matière de gratuité du stationnement pour les PMR en zone rouge. La commune de Schaerbeek, quant à elle, limite le stationnement à deux heures. Or, la limitation du temps de stationnement est interdite dans le Code de la route pour les personnes handicapées… » Extrait du PV du Conseil Régional de Mobilité (CRM) d’octobre 2020  « … (Représentante UNIA) demande confirmation que les communes de Molenbeek et Saint-Josse ne prévoient pas de gratuité en zone rouge pour les personnes handicapées, ce que[représentant Parking.Brussels] confirme. [Représentante UNIA] se dit étonnée de cette situation, car l’Ordonnance du stationnement stipule explicitement que les personnes handicapées ne doivent pas payer en zone rouge sauf si un Arrêté prévoit autrement… » Extrait du PV du Conseil Régional de Mobilité (CRM) d’octobre 2020  « … en modifiant les environnement… »  🡪 L’espace public n’est pas toujours accessible. Des dangers aux traversées (spécialement des voies de tram, vu qu’ils sont prioritaires) sont régulièrement rapportés.  🡪 Voir article sur le site du CAWaB : [Sécuriser les traversées des voies de tram et des arrêts de surface pour les personnes déficientes visuelles](https://cawab.be/Securiser-les-traversees-des-voies-de-tram-et-des-arrets-de-surface-pour-les.html)  🡪 Les nouveaux projets ne prennent pas en compte assez rapidement la sécurisation pour les personnes déficientes visuelles (les dalles podotactiles mettent du temps à être installées, ou ne sont jamais installées…).  🡪 voir articles :  1) [Ces chantiers terminés et toujours pas accessibles aux PMR](https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/ces-chantiers-termines-et-toujours-pas-accessibles-aux-pmr-5c82d7c77b50a60724795e02) (La Libre Belgique le 9/03/2019)  2) [La nouvelle ligne de tram 8 n’est pas adaptée aux PMR](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/la-nouvelle-ligne-de-tram-8-n-est-pas-adaptee-aux-pmr-5bae5bddcd70d3638d957f71) (DH le 28/09/2018)  3) [La ligne la plus accessible aux personnes à mobilité réduite](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/tram-9-la-ligne-la-plus-accessible-aux-personnes-a-mobilite-reduite-5b8cdea4cd700399a112bb86) (DH 3/09/2018)  « …ces assistances… sont généralement disponibles selon des horaires limités… »  🡪 Plages d’exploitation des Taxibus à Bruxelles sont OK à présent ! Cependant il faut toujours réserver au plus tard la veille. Des retards sont également à déplorer.  [Des PMR à l’amende à cause de leur taxi](https://lacapitale.sudinfo.be/172365/article/2018-01-01/des-pmr-bruxellois-mis-lamende-cause-de-leur-taxi) (La Capitale le 2/01/2018)  🡪 Par ailleurs, le service est sous-traité au secteur Taxi PMR classique. Et l’offre de Taxi PMR n’est pas augmentée pour autant. Les taxis PMR classiques ne sont dès lors plus disponibles pour des courses pour les touristes ou pour des courses « instantanées sans réservation ».  🡪 Les usagers peuvent être regroupés au sein du minibus, les trajets en sont dès lors allongés, parfois très fortement.  🡪 La mobilité des PMR est régulièrement mise à mal pendant une période de travaux dans l’espace public. Les couloirs de contournement ne sont que trop rarement rendus accessibles aux personnes à mobilité réduite, alors que cela est prévu dans l’ordonnance chantier à Bruxelles et en Wallonie.  Pour Bruxelles : [ordonnance relative aux chantiers en voirie du 3/07/2008](http://www.ejustice.just.fgov.be/cgi_loi/change_lg.pl?language=fr&la=F&cn=2008070343&table_name=loi) et [arrêté du Gouvernement de la RBC relatif à l’exécution de chantiers en voirie du 11/07/2013](https://www.ejustice.just.fgov.be/cgi/article_body.pl?language=fr&caller=summary&pub_date=13-09-06&numac=2013031625)  Pour la Wallonie : [l’arrêté ministériel relatif à la signalisation des chantiers et des obstacles sur la voie publique du 7 mai 1999](http://qc.spw.wallonie.be/fr/qualiroutes/fiches/doc/AM1999F.pdf).  🡪 Le nouveau système de billetterie pour valider sa carte mobib est difficile d’usage pour les personnes déficientes intellectuelles. Le valideur ne reconnait pas la carte et on peut demander à la personne de sortir de bus. L’utilisation des nouvelles bornes automatiques est un problème pour l’autonomie des personnes qui présentent une déficience intellectuelle. Pour beaucoup, le paiement électronique et l’utilisation du logiciel informatique à ces bornes restent compliqués. Ces personnes ont besoin de contact humain pour acheter leurs billets.  🡪 L’achat de son ticket de train via la borne automatique est compliqué également. Il faut savoir utiliser les logiciels et trouver les bons onglets. Cela ajoute pour certains des obstacles dans leurs déplacements. Il est important et nécessaire de garder des guichets ouverts. Certains rencontrent également des problèmes pour réserver une assistance pour prendre le train, encore un obstacle à ajouter.  Voir commentaire dans art.09 au sujet de l’accessibilité des automates de vente | CAWAB |
| F15 Q19 a) | « En Région de Bruxelles-Capitale, une campagne de sensibilisation visant à promouvoir l’accès des chiens… »  🡪 Les chiens d’assistance sont régulièrement refusés à bord des taxis, voire même de magasins ou dans les bus.  🡪 Un chien guide recalé à l’entrée du bus: Louise, sa propriétaire aveugle, «n’arrive pas à y croire» 18/02/2020 <https://www.sudinfo.be/id168185/article/2020-02-18/un-chien-guide-recale-lentree-du-bus-louise-sa-proprietaire-aveugle-narrive-pas> 🡪 Bruxelles : Häagen-Dazs (quartier Louise) refuse de la laisser entrer à cause de son chien d'assistance Publié le 02-08-18  https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-haagen-dazs-quartier-louise-refuse-de-la-laisser-entrer-a-cause-de-son-chien-d-assistance-5b62cbf75532692548722604🡪 On a suivi Françoise, malvoyante, et son chien d’assistance: "J’essuie toujours des refus !" (VIDEO) 13/09/2018 <https://www.dhnet.be/actu/belgique/on-a-suivi-francoise-malvoyante-et-son-chien-d-assistance-j-essuie-toujours-des-refus-video-5b993fdccd704df8b4957a35> [@Mathieu Angelo](mailto:mathieu.angelo@cawab.be) je sais pas si c’est pertinent de mettre des articles de 2018 vu que la campagne a été lancée en décembre 2018 ? | CAWAB |
| F15 Q19 a) | Accessibilité des transports publics HALTES DE LIJN situation actuelle en Flandre  Les arrêts d'autobus relèvent de la compétence des autorités locales  Seulement 1 arrêt de bus et de tramway flamand sur 10 est accessible aux personnes handicapées moteur sans aide supplémentaire.  1 sur 4 sont accessibles avec une assistance  1 personne malvoyante sur 20. Grâce à un "plan directeur d'accessibilité", le gouvernement flamand vise à rendre la moitié des arrêts existants accessibles d'ici 2030. Faites appel à des experts expérimentés pour choisir les étapes qui seront abordées en premier. Nous demandons des précisions sur la mise en œuvre de ce plan. Même après 2030, le gouvernement doit continuer à travailler sur les arrêts accessibles.  Ne devrait-il pas s'agir d'une accessibilité de base ? Si oui, quelques inquiétudes. Celles exprimées par la VFG et le conseil consultatif flamand pour le handicap NOOZO :  Intérêt général pour la politique de mobilité en Flandre après la mise en œuvre de la  Le décret sur l'accessibilité de base va modifier fondamentalement l'organisation des transports publics. Le décret porte sur la « combimobilité » (combinaison de plusieurs moyens de transport). Cela pose de grands défis aux personnes handicapées. La commutation est souvent complexe. Tous les moyens de transport (public) ne sont pas accessibles. Pour de nombreuses personnes handicapées, l'accessibilité de base menace de rendre plus difficile un voyage en transports publics. | VFG |
| F15 Q19 a) | **Au niveau de la SNCB**, les assistances ne sont possibles que là où il y a un service et une gare active. Les arrêts sans gare ne permettent pas cette assistance.  Au niveau de l’accessibilité, l’absence de feu sonore ou le son trop faible de ceux-ci, les dalles podotactiles mal placées, les travaux mal indiqués. | Ligue braille |
| F15 Q19 a) | **Au niveau de la TEC,** les conventions sont diverses et dépendant de la situation géographie de la personne. Quand elle dépasse un nombre de kms ou qu’elle sort de son arrondissement, le déplacement et l’aide se complique. | Ligue Braille |
| F15 Q19 a) | La campagne de sensibilisation menée **en Région Bruxelloise** visant la promotion de l’accès des chiens d’assistance aux lieux publics a aussi été organisée en Wallonie. Quelles que soient les régions et les communautés, il y a un manque d’information sur les obligations légales en la matière avec encore trop de situation d’exclusion (taxi, magasins, …). | Ligue Braille |
| F15 Q19 a) | Quid d’un élargissement de l’offre trop limitée en dehors du contexte de soin ? -> Tous les domaines de la vie = sport, culture, etc.  Développer l’offre de transports pour les personnes en situation de handicap afin qu’elles puissent se rendre au travail mais aussi pour les loisirs !  Certaines ne sont pas en mesure d’utiliser les transports en commun (que ce soit pour des raisons d’accessibilités ou autres rendant impossible l’utilisation de ceux-ci).  Il existe des aides financières proposées par les fonds, mais faute de moyens de transport adaptés à moindre prix ou d’indisponibilité du TEC, elles doivent s’acquitter de la moitié du montant d’un trajet en taxi, ce qui peut être malgré tout conséquent. | ASPH |
| F15 Q19 a) | Sous certaines conditions, la personne en situation de handicap peut obtenir le financement de l’achat d’un matériel de mobilité. Pour certaines personnes, il s’agit d’une chaise roulante électronique. Certaines sont convaincue, souvent pour des raisons de prix que la meilleure solution pour elles est d’acheter un « scooter ». Malheureusement, ce dont elles ne se rendent pas compte est qu’un scooter ne leur permettra pas d’accéder aux transports en commun. Souvent, il s’avère qu’il est impossible de le stocker dans leur logement, surtout quand elles vivent en appartement. | Cawab en comité suivi |
| F15 Q19 a) | Au niveau de la SNCB, les assistances ne sont possibles que là où il y a un service et une gare active. Les arrêts sans gare ne permettent pas cette assistance.  Au niveau de l’accessibilité, l’absence de feu sonore ou le son trop faible de ceux-ci, les dalles podotactiles mal placées, les travaux mal indiqués ne garantissent pas une mobilité égale des personnes. | CCBFPH |
| F15 Q19 a) | Bruxelles Mobilité, le Service public bruxellois chargé de la mobilité publie *Taxinews*, une lettre d’information électronique à destination des professionnel du transport en taxi.  En septembre 2020, une édition spéciale de *Taxinews* a été publiée. Elle est consacrée à la mobilité des personnes en situation de handicap en taxi en Région de Bruxelles capitale. Elle explique les éléments réglementaires ainsi que les conseils de prise en charge des personnes à mobilité réduite.  [Taxinews Spécial PMR (mailchi.mp)](https://mailchi.mp/sprb.brussels/taxinews-septembre-kbhjalf5p6?e=ab9dcfda47)  Ici ou sous art. 8 Sensibilisation | Secrétariat |
| F15 Q19 a) | **Le Plan interfédéral est trop vague :**  **"Améliorer l'accessibilité des infrastructures" est un objectif non mesurable et donc inadéquat. Le** [**comité UNCRPD a été clair**](https://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2FPPRiCAqhKb7yhsjjHe7ia4QapdfXcn9RXjWF5L2aLDcIooCQb%2F2elC3zLtVzxOxJrzCdl8U%2FXf7TXmgq7x3%2BcpvpT369VZucF7gxiH4k7zcPOO8WHc5DDpsZI) **: "*Rendre tous les systèmes de transport public et les infrastructures urbaines et rurales accessibles à toutes les personnes en situation de handicap, et indiquer des actions spécifiques avec un calendrier clair, des bases de référence mesurables et des indicateurs*".**  **Pouvoir se déplacer de manière autonome est une condition essentielle de l'autonomie, du sentiment de liberté, mais aussi une porte d'entrée sur le marché du travail, par exemple.**  [**https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2023-03.html**](https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2023-03.html)  **Peut être repris ici ou sous art.9 : Accessibilité** | Plateforme |
| F15 Q19 a) | **Le plan interfédéral aurait dû intégrer les aspects suivants :**  **La carte de stationnement pour personnes en situation de handicap est un document universel. Un système qui exige de l'utilisateur un enregistrement supplémentaire ne correspond pas à la nature universelle de la carte. Il faut tenir compte de la nature européenne de la carte de stationnement. Un système d'enregistrement empêche les touristes d'utiliser leur carte sans problème.**  **“*L'alignement des règles relatives aux voitures scan cars, l'uniformité des règles relatives au stationnement gratuit et aux chiens d'assistance*” - l'alignement seul est insuffisant. Il doit y avoir interopérabilité (il suffit de penser aux zones d'interaction entre les scan cars, les emplacements de stationnement réservés, le permis de conduire à points, les bénévoles transportant une personne en situation de handicap...). En outre, le public doit être clairement informé. Qu'il soit difficile de créer de la cohérence est une chose, mais qu'il n'y ait pas de communication claire est incompréhensible.**  **La CIM devrait prendre en considération les nouvelles mesures de mobilité telles que les LEZ, les zones à accès limité, le prélèvement kilométrique etc. Il convient de veiller à ne pas imposer une charge supplémentaire aux déplacements des personnes en situation de handicap. Les "dérogations" pour les personnes en situation de handicap devraient être coordonnées.**  **Tout le monde a le droit d'utiliser les transports publics. Il est bon qu'une révision de l'accès aux aides à la mobilité figure au programme de travail.**  [**https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2023-03.html**](https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2023-03.html)  **Ces points peuvent être repris ici ou sous art.9 : Accessibilité** | Plateforme |
| F15 Q19 a) | **Dans le plan interfédéral manque un accent sur l'intermodalité et les déplacements entre entités :**  **La chaîne d'accessibilité doit rester assurée sans interruption. L'assistance doit donc être assurée non seulement à la SNCB, mais aussi lors des changements de trains et de bus, de trams, de métros... Et aussi lors du passage, par exemple, de *De Lijn* au *TEC*, ou des services de transport adaptés vers un transport en commun.  Le transport scolaire interrégional doit faire l'objet d'une attention particulière.  Outre le manque d'assistance actuel, il est également nécessaire d'informer suffisamment les personnes en situation de handicap pour qu'elles puissent se préparer à un bon transfert. Voir** [**l'avis du European Disability Forum**](https://www.edf-feph.org/content/uploads/2022/07/EDF-Feedback-to-Call-for-Evidence-for-an-Impact-Assessment-of-EU-Passenger-Rights-Regulations.pdf) **sur le droit à l'assistance dans les transports publics.**  **L'accessibilité ‘financière’ du transport ne doit pas non plus être négligée.**  [**https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2023-03.html**](https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2023-03.html)  **Ici ou sous article 9 Accessibilité** | Plateforme |
| F15 Q19 a) | **Dans le plan Interfédéral manquent également :**  **Se concentrer sur les obstacles tels que les câbles de recharge des voitures électriques et les trottinettes électriques. Il serait bon de réglementer l'emplacement de ces objets sur les trottoirs. Il s'agit d'une question de sécurité pour les personnes malvoyantes, par exemple.**  **Dans cette optique, des modifications du code de la route sont globalement nécessaires pour améliorer l'accessibilité et la sécurité des trottoirs et des passages pour piétons pour les personnes en situation de handicap.**  **Le CSNPH a émis un certain nombre de recommandations à cet égard. Aucune de ces recommandations ne figure dans le plan d'actions fédéral en faveur des personnes en situation de handicap ni dans la stratégie interfédérale en faveur des personnes en situation de handicap. Voir, par exemple, l'**[**avis 2021-39 du CSNPH**](https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2021-39.html) **sur la sécurité routière.**  **Il est également important de garder à l'esprit que les répétiteurs sonores restent importants pour les personnes en situation de handicap visuel afin qu'elles puissent s'orienter lorsqu'elles traversent. Les développements technologiques (applications) offrent des opportunités mais ne dispensent pas le gouvernement de la tâche de maintenir l'accessibilité des infrastructures de circulation.**  [**https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2023-03.html**](https://ph.belgium.be/fr/avis/avis-2023-03.html)  **A transférer sous article 9 Accessibilité** | Plateforme |
|  |  |  |
| F15 Q19 b) | **Question 19** : Donner des renseignements sur les mesures prises pour :  b) Garantir que les personnes handicapées et leur famille ont accès aux aides à la mobilité, aux appareils et accessoires et aux autres technologies d’assistance dont elles ont besoin. | CDPH |
| F15 Q19 b) | Les aides à la mobilité sont un élément essentiel du maintien à domicile et de la vie autonome.  Cependant, les personnes reconnues handicapées après l’âge de 65 ans n'ont pas **toujours** droit aux mêmes prestations que les personnes reconnues handicapées avant l’âge de 65 ans. (cf. art. 5, question 1).  Certaines aides à la mobilité ne sont pas financées de manière suffisante par les agences régionales. Cela réduit considérablement la mobilité des personnes concernées. Par exemple, seuls 25% des coûts de formation des chiens-guides sont couverts en Région wallonne et en Région de Bruxelles-Capitale et 50% en Région flamande. Autre exemple : la canne blanche électronique n'est pas financée du tout.  Questions proposées :   1. Quelles mesures concrètes la Belgique prévoit-elle pour financer, de manière plus équitable, l’ensemble des aides à la mobilité, y compris le soutien, et ce sans limite d'âge ? 2. Quelles mesures concrètes la Belgique prévoit-elle pour garantir des aménagements raisonnables par les entreprises de transport public lorsqu'elles ne peuvent pas assurer le transport d'une personne en raison de sa situation de handicap ? | Secrétariat |
| F15 Q19 b) | Les personnes reconnues handicapées après l’âge de 65 ans n’ont pas toujours droit aux mêmes prestations, cela donne l’impression que parfois les interventions sont possibles. Elles le sont dans le cadre du transfert des compétences en matière de voiturettes mais pas au niveau des chiens d’assistance ou de la canne blanche (ni des cours de locomotion indispensables pourtant en matière de sécurité dans les déplacements  J’ai déjà fait la remarque dans une autre fiche, mais n’est-il pas opportun de développer ce sujet des 65+ ? | Ligue Braille |
| F15 Q19 b) | Concernant les personnes reconnues handicapées après l’âge de 65 ans qui n’ont pas **toujours** droit aux mêmes prestations : cela donne l’impression que parfois les interventions sont possibles. Elles le sont dans le cadre du transfert des compétences en matière de voiturettes mais pas au niveau des chiens d’assistance ou de la canne blanche (ni des cours de locomotion indispensables pourtant en matière de sécurité dans les déplacements  J’ai déjà fait la remarque dans une autre fiche, mais n’est-il pas opportun de développer ce sujet des 65+ ? | Ligue Braille |
| F15 Q19 b) | Technologies d’assistance trop peu développées avec notre public et donc pas utilisable Cfr analyse Maï : <http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/Divers/Pages/2019-Technologies-d-assistance-technologies-accessibles-innovation-digitale-est-elle-pensee-pour-tous.aspx>  Limite 65 ans inacceptable ! | ASPH |
| F15 Q19 b) | « … PAVE.[[1]](#footnote-1) Une nouvelle application de parking… »  🡪 Projet pilote de mars 2019 dans 3 communes (Auderghem, Evere, Jette) . Selon B. Clerfayt, Ministre bruxellois de la Transition Numérique, le Gouvernement n’a pas encore décidé de la suite à donner à ce projet. Voir [question parlementaire sur ce projet pilote de politique de stationnement intelligent pour les PMR](http://www.parlement.brussels/weblex-quest-det/?moncode=147558&montitre=&base=1) | CAWAB |
| F15 Q19 b) | En Communauté germanophone, les aides matérielles (leur forme, leur financement, les procédures de demandes, le recours...) sont définies dans un règlement interne à la DSL et ne constituent pas un droit.  L'arrêté du gouvernement octroie ce droit uniquement pour les aides à la mobilité .  En CG, il n’y a plus de limite d’âge à 65 ans pour l’octroi des anciennes aides fédérales à la mobilité. Pour les autres aides de la CG la règle des 65 ans reste. La plus part des aides ne sont pas couvertes par une norme juridique, mais seulement par une règlementation interne à la DSL.  L'implication des personnes handicapées est très relative : C'est la DSL qui choisit le catalogue d'aides, la hauteur du subside octroyé, les procédures d'octroi, le recours est un recours interne auprès d'une commission d'experts de la DSL,...  En Communauté germanophone, il n'y a pas de BAP. | Kleines Forum |
| F15 Q19 b) | *Les personnes reconnues handicapées après l’âge de 65 ans n'ont pas toujours* *droit aux mêmes prestations que les personnes reconnues handicapées avant l’âge de 65 ans)* : Ceci donne l’impression que parfois les interventions sont possibles. Elles le sont dans le cadre du transfert des compétences en matière de voiturettes mais pas au niveau des chiens d’assistance ou de la canne blanche (ni des cours de locomotion indispensables pourtant en matière de sécurité dans les déplacements | CCBFPH |

|  |  |
| --- | --- |
| **Ajout 1** | **Autres sujets absents de la “List of Issues”, mais que le BDF souhaite aborder** |
| Secrétariat | Le dossier “scan cars” est arrivé sur la table au début de l’année 2020. **La scan-car** est une voiture équipée d’une caméra sur le toit qui permet à la police d'effectuer un contrôle systématique des voitures stationnées. Elle scanne la plaque d’immatriculation pour s’assurer que le stationnement est bien payé ou qu’il y a possibilité de gratuité.  Pour rappel, en Belgique, la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées est délivrée sous conditions par la DG Personnes handicapées (DG Han) du SPF Sécurité sociale[[2]](#footnote-2). La carte permet principalement à son détenteur de stationner en Belgique sur un emplacement réservé aux personnes handicapées (indiqué par le panneau de signalisation bleu E9a - « **P** »). Lorsque le détenteur de la carte se déplace dans son propre véhicule, dans un autre véhicule ou s’il est passager, la carte de stationnement doit être déposée sur le tableau de bord dudit véhicule pour la durée du stationnement. La carte est personnelle. Les conditions liées à la reconnaissance (DG Han) et à l’utilisation de la carte (code de la route) relèvent donc de la compétence fédérale. Dans certaines villes et communes, la carte permet de se garer gratuitement (compétence locale).  Le système “scan-car” tel qu’appliqué dans la majorité des communes est lié à la plaque d’immatriculation du véhicule ou à l’inscription préalable, généralement sur le site Internet de la ville ou commune. Ces dispositions sont incompatibles avec les principes d’utilisation de la carte de stationnement tels que prévus au niveau fédéral, puisque la carte est liée à une personne et non à un véhicule. A Bruxelles, un ménage peut faire enregistrer deux véhicules. Elles posent également problème pour les PSH qui voyagent en Belgique : va-t-on exiger d’elles qu’elles s’enregistrent dans chaque ville ou commune où elles s’arrêtent ?  Il apparaît que les communes appliquent les mesures « scan car » de manière différente, sur base d’un règlement communal. Ainsi, à Anvers, suite à un constat par « scan car », un contrôle de l’infraction par un être humain est nécessaire pour qu’il y ait amende. Cette procédure constitue une bonne pratique pour le BDF. Par soucis de cohérence et d’équité, elle devrait être étendue à l’ensemble de la Belgique.  Enfin, les « scan cars » ne contrôlent pas l’occupation des places de stationnement réservées aux les personnes handicapées.  Le dossier “zones de basses émissions” (LEZ) a un impact sur la situation des personnes handicapées. La Région de Bruxelles-Capitale et les villes d’Anvers et de Gand ont décidé de mettre en place une “zone de basses émissions”. Le Conseil Supérieur National des Personnes handicapées a obtenu l’élargissement des dérogations pour les personnes handicapées. Elles touchent désormais les véhicules adaptés pour le transport de personnes handicapées et les véhicules des personnes qui sont à la fois titulaire d’une carte de stationnement pour personnes handicapées et bénéficiaire d’une intervention majorée pour les soins de santé.  Le BDF soutient sans réserve les efforts réalisés pour améliorer la qualité de l’air et diminuer la pollution. Cependant, ce combat ne peut être mené en opposition à celui de l’inclusion sociale de tous les citoyens.  Dans le contexte global du défaut endémique d’accessibilité des transports en commun et des limitations importantes en matière d’assistance à la mobilité, le BDF attire l’attention sur le fait que l’offre de taxis adaptés au transport de personnes handicapées est beaucoup trop faible en Belgique.  Questions proposées :   * Quelles mesures concrètes la Belgique va-t-elle prendre pour garantir la conformité des règlementations locales d’utilisation des “scan cars” avec la législation fédérale et avec la recommandation européenne relative à la carte européenne de stationnement pour personnes handicapées ? * Quelles mesures concrètes la Belgique va-t-elle prendre pour garantir que la mise en place des “zones de basses émissions” ne se fassent pas au détriment du droit à la mobilité des personnes handicapées ? * La Belgique va-t-elle envisager de faire inscrire dans le cahier des charges de renouvellement des sociétés de taxi le fait de disposer d’un pourcentage minimum de véhicules permettant le transport de chaises roulantes électriques ? |
| CAWaB | Scancars : Note CAWaB   * <https://cawab.be/Les-scan-cars-frein-supplementaire-a-la-mobilite-des-personnes-en-situation-de.html> |
| CAWaB | « … dossier “zones de basses émissions” (LEZ) … »  🡪 Thomas et Jessica sont privés de soins à cause de la LEZ, dans La Dernière Heure Bruxelles - 23 jan. 2020 <https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-mobilite/thomas-et-jessica-sont-prives-de-soins-a-cause-de-la-lez-5e28b31bf20d5a719a577367> |
| ASPH | Suite à la centralisation des soins dans les hôpitaux, nos affiliés doivent faire plusieurs km pour rejoindre un hôpital en fonction de la spécificité. A ce stade, il manque cruellement de transports et les sociétés de porte à porte ne peuvent pas toujours y répondre si le déplacement dépasse leur territoire |
| Secrétariat | Dans son arrêt 15/2021 du 28/01/2021, la Cour constitutionnelle a considéré que les véhicules automoteurs doivent être assurés, même s’ils ne dépassent pas la vitesse de 25 kilomètre à l’heure.  HEYMANS (Ph.), *Grondwettelijk Hof: ook elektrische rolstoelen, steps en hoverboards hebben verplichte verzekering nodig*, dans *VRT NWS*, 29/01/2021.  Court constitutionnelle, Arrêt n°15/2021, 28/01/2021, [2021-015n (const-court.be)](https://www.const-court.be/public/n/2021/2021-015n.pdf) |
| CAWAB | Mobilité partagée dans l’espace public  Les trottinettes, vélos, scooters proposés aux citoyens en « Free Floating » envahissent l’espace public (spécialement à Bruxelles). Garés sur les trottoirs, au milieu des places publiques, … ils constituent un danger pour les PMR, spécifiquement les personnes déficientes visuelles, et des obstacles insurmontables pour des personnes se déplaçant en fauteuil roulant ou avec un poussette d’enfants, …  Voir articles :  1) [Les trottinettes de Lime garées n’importe où : Uccle et Ixelles mettent la société en demeure](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/les-trottinettes-de-lime-garees-n-importe-ou-uccle-et-ixelles-mettent-la-societe-en-demeure-5c41aab57b50a60724cfac49?fbclid=IwAR1usOnoIYSHZFNmiHBOi_Ei27IaRQ-BV3ZgDQLTH2Q8p0_nuTblUIwDIqw) (DH le 18/01/2019)  2) [Uccle : des PV pour les trottinettes électriques stationnées sur des revêtements pour aveugles](https://www.lalibre.be/regions/bruxelles/uccle-des-pv-pour-les-trottinettes-electriques-stationnees-sur-des-revetements-pour-aveugles-5d304022d8ad585935b225db) (La Libre Belgique le 18/07/2019)  3) [Trottinettes électriques : les opérateurs ont 24 heures pour ranger les engins mal garés](https://www.dhnet.be/regions/bruxelles/bruxelles-mobilite/les-operateurs-ont-24-heures-pour-ranger-les-trottinettes-mal-garees-5d93900a9978e22374bf37f1) (DH le 2/10/2019) |
|  |  |
| **Ajout 2** | **Impact de la crise Covid-19 sur la situation des personnes handicapéesµ** |
| Ligue Braille | Le sens de circulation de nombreux lieux publics et amovibles et uniquement visuelles (des flèches au sol, des panneaux présent sur les dalles podotactiles)… cela a le même impact que des travaux mal signalés. |
| CCBFPH | Les adaptations relatives au sens de circulation de nombreux lieux publics sont principalement visuelles (des flèches au sol, des panneaux présents sur les dalles podotactiles)… cela a le même impact que des travaux mal signalés. |
| Comité suivi | Dans les mesures prises pour l’accès aux commerces, une personne handicapée peut être accompagnée pour ses achats. Cependant, la durée de présence dans un commerce est limitée à une demi-heure. Pour une personne en chaise roulante, mais également pour d’autres PSH, cette durée est trop courte. Porter cette durée à 1 heure serait nécessaire. Cet élargissement de la plage horaire devrait être prise à l’échelle nationale : il serait invraisemblable que les durées soient différentes dans deux villes voisines. |
| Secrétariat | Aandachtspunt: *De Standaard* - 19 Sep. 2020 Pagina 12  James Van Casteren, administrateur général de la Vlaams Agentschap voor Personen met een Handicap (VAPH) considère que les règles d’application dans les transports par bus sont trop strictes et rendent le transport d’enfants en situation de handicap presque impossibles.  X., *'Kamerquarantaine voor mensen met handicap kan niet', zegt topambtenaar*, dans *De Standaard* - 19 Sep. 2020 Pagina 12  Ici ou sous article 7 Enfants ou sous article 24 Enseignement |

1. Plan d’accessibilité de la voirie et de l’espace public [↑](#footnote-ref-1)
2. <https://handicap.belgium.be/fr/nos-services/carte-de-stationnement.htm> [↑](#footnote-ref-2)