



CONSEIL BRUXELLOIS DES PERSONNES
EN SITUATION DE HANDICAP

BRUSSELSE RAAD VOOR PERSONEN
MET EEN HANDICAP

AVIS D'INITIATIVE

**Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de
Bruxelles-Capitale portant exécution de
l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à
l'utilisation de modes de transport partagés en
flotte libre alternatifs à l'automobile**

Avis adopté par le CPH le

14 février 2023

BRUPARTNERS

Boulevard Bischoffsheim 26 – 1000 Bruxelles

Tél : 02 205 68 68 – brupartners@brupartners.brussels – www.brupartners.brussels

Préambule

Le Conseil Bruxellois des Personnes Handicapées (le Conseil) a décidé de remettre un avis d'initiative à l'attention du Gouvernement bruxellois concernant le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale portant exécution de l'ordonnance du 29 novembre 2018 relative à l'utilisation de modes de transport partagés en flotte libre alternatifs à l'automobile.

Ce projet d'arrêté définit les règles d'exploitation du cyclopartage en flotte libre à Bruxelles.

Avis

1. Considérations générales

Le **Conseil** regrette ne pas avoir été consulté sur ce projet d'arrêté alors que les difficultés rencontrées par les personnes en situation de handicap pour se déplacer dans l'espace public depuis l'arrivée des engins de micromobilité à Bruxelles sont bien connus de tous.

Le **Conseil**, s'il ne s'oppose pas aux développements de nouvelles mobilités, est d'avis unanime que les nouveaux services, quels qu'ils soient, ne peuvent représenter de nouveaux obstacles à la mobilité des personnes en situation de handicap.

Or l'arrivée des trottinettes, scooters et vélos partagés en libre services représentent chaque jour des obstacles à la mobilité des personnes en situation de handicap *et constitue une réelle entrave à leur liberté de circulation*¹. Ces obstacles sont des obstacles au quotidien. Elles mettent également régulièrement les personnes en situation de handicap en danger dans l'espace public (risque de chutes, obligation de marcher sur la chaussée...).

Le **Conseil** rappelle qu'aucun service de mobilité partagée n'est inclusif et n'offre de service à destination des personnes en situation de handicap.

Le présent projet d'arrêté, s'il semble avoir pour objectif de réguler la présence des engins de micromobilité sur les trottoirs, n'offre pas aux membres du Conseil les garanties suffisantes concernant cette problématique.

Le **Conseil** demande au Gouvernement de revoir ce texte en vue d'offrir les garanties nécessaires aux personnes en situation de handicap. Le **Conseil** demande pour cela de définir les objectifs et les critères d'exploitation clairs afin d'éviter tout obstacle à la mobilité des personnes en situation de handicap.

Le **Conseil** demande la définition d'indicateurs qui permettront d'évaluer l'impact de cette mobilité sur les usagers de l'espace public en situation de handicap, et de prendre le cas échéant les mesures nécessaires pour cesser définitivement cette situation discriminatoire à Bruxelles.

¹ Articles 9 et 20 de la Convention des Nations unies relative aux droits des personnes handicapées.

2. Considérations particulières

2.1 Le stationnement

Concernant le stationnement, le **Conseil** salue l'objectif d'interdire la présence des engins de micromobilité sur les trottoirs et arrêts de transport public, mais ses membres sont inquiets car l'interdiction mentionnée à l'article 2 du projet d'arrêté ne concerne que les zones réglementées. Le **Conseil** demande à ce que cette interdiction soit effective, partout à Bruxelles et le plus rapidement possible.

2.2 Les dropzones

Concernant les dropzones, le **Conseil** recommande également l'interdiction du placement de dropzones sur les cheminements piétons. En effet, les dropzones débordent trop souvent sur les cheminements piétons, et rejoindre les dropzones implique de circuler sur les trottoirs également, ce qui est interdit par le code de la route.

2.3 Les vitesses

Concernant les vitesses, le **Conseil** recommande la limitation des vitesses en zone à vitesse limitée pour les vélos et scooters également.

2.4 Le nombre d'engins

Concernant le nombre d'engins, le **Conseil** demande que les quotas soient dégressifs pour les vélos et les scooters également, et qu'un quota maximum soit fixé (bien moins élevé que prévu dans le texte actuellement).

2.5 Les signalements

Concernant les signalements, le **Conseil** estime que les signalements des citoyens ne peuvent en aucun cas être le moyen principal utilisé par la région pour identifier les stationnements d'engins en dehors des zones prévues à cet effet. Les opérateurs doivent fournir la position des engins en temps réel à la région, qui doit à son tour sanctionner proactivement les mauvais stationnements.

Enfin, imposer l'usage et la transmission d'une photo lors d'un signalement par les citoyens est souvent impossible pour les personnes déficientes visuelles, qui sont pourtant parmi les personnes les plus impactées par les engins gênants. Le **Conseil** recommande de supprimer cette obligation. Les signalements doivent également pouvoir être transmis par téléphone via le call center de Bruxelles Mobilité.

*
* *