



CONSEIL BRUXELLOIS DES PERSONNES
EN SITUATION DE HANDICAP

BRUSSELSE RAAD VOOR PERSONEN
MET EEN HANDICAP

AVIS

Projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions, en vue d'introduire plus de flexibilité pour les aidants-proches et les personnes à mobilité réduite

Demandeur

Ministre Alain Maron

Demande reçue le

5 juillet 2023

Avis adopté par le CPH le

20 septembre 2023

CONSEIL DES PERSONNES HANDICAPEES

Boulevard Bischoffsheim 26 - 1000 Bruxelles

Tél : 02/205.68.68 - brupartners@brupartners.brussels

www.brupartners.brussels/fr/conseil-des-personnes-handicapees

Préambule

Le Conseil des Personnes Handicapées (ci-après le « Conseil ») a été saisi d'une demande d'avis concernant le projet d'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions, en vue d'introduire plus de flexibilité pour les aidants-proches et les personnes à mobilité réduite.

Le Gouvernement bruxellois a fait de la lutte contre la pollution de l'air et le dérèglement climatique une priorité majeure, comme en témoigne la Déclaration¹ de Politique Régionale pour la législature 2019-2024². Pour atteindre cet objectif, le Gouvernement prévoit le développement de la zone de basses émissions (LEZ) et affirme sa volonté de sortir du diesel d'ici 2030, de l'essence et du LPG³ d'ici 2035, tout en considérant les mesures d'accompagnement adaptées aux ménages. Un Comité stratégique LEZ, composé d'experts indépendants, a été instauré pour recommander l'évolution des restrictions prévues.

Ces problématiques ont un impact significatif sur l'économie⁴, la santé⁵, l'environnement et la société dans la Région de Bruxelles-Capitale. Afin de relever ces défis, le Gouvernement bruxellois s'est engagé à réduire au maximum ces effets négatifs en prenant des mesures concrètes, notamment en réduisant les émissions du transport routier, responsables de décès prématurés et de dommages pour la santé et l'environnement.

La réduction des émissions de gaz à effet de serre est primordiale pour le Gouvernement bruxellois, qui reste déterminé à poursuivre ses efforts pour atteindre ces objectifs ambitieux dont la neutralité carbone d'ici 2050. Parmi les mesures concrètes mises en place, le plan Good Move et l'interdiction des véhicules diesel jouent un rôle crucial pour progresser vers une meilleure qualité de l'air, du climat et une amélioration globale pour tous les citoyens de Bruxelles.

Dans le but de renforcer les mesures d'accompagnement en vue d'« accélérer la transition vers une mobilité moins polluante et s'assurer qu'elle se fasse de manière juste et solidaire »⁶ et à l'initiative du Ministre de l'Environnement et de la Santé, le Gouvernement bruxellois vient d'adopter 3 mesures sociales :

- Le renforcement de la prime Bruxell'Air pour les ménages à bas revenus ;
- L'introduction de nouvelles dérogations à la LEZ pour les personnes en situation de handicap ainsi que l'harmonisation de certaines dérogations avec la Région flamande ;
- Le lancement d'une nouvelle offre de voitures partagées à destination de publics spécifiques (familles monoparentales, travailleurs de nuit, PMR, ...).

¹ Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale se réfère également aux valeurs recommandées par l'OMS comme référence pour la politique à mener dans le domaine de la qualité de l'air – DPR 18/07/20219.

² Point 3) Fiscalité automobile qui contribue à un changement des mentalités- p .78-79 de la Déclaration de politique régionale bruxelloise, législature 2019-2024.

³ Mélange de butane et de propane.

⁴ Coûts élevés liés aux soins de santé estimés à 350 millions d'€/an qui pourraient être évités selon l'étude VITO.

⁵ Entre autres 110 décès prématurés/an, des maladies respiratoires, des maladies cardiaques, des maladies cérébrales, ...

⁶ « Des nouvelles mesures sociales en faveur d'une mobilité décarbonée à Bruxelles », Alain Maron et Barbara Trachte, 16 juin 2023, <https://maron-trachte.brussels/2023/06/16/de-nouvelles-mesures-sociales-en-faveur-dune-mobilite-decarbonee-a-bruxelles/#:~:text=Tout%20d'abord%2C%20la%20prime,large%20de%20solutions%20de%20mobilit%C3%A9>.

Avis

1. Considérations générales

1.1 Avancées

Le Conseil salue le travail du Ministre de l'Environnement visant à améliorer le projet d'ordonnance LEZ en prenant en considération les besoins des personnes en situation de handicap.

Les progrès obtenus englobent l'extension des dérogations à tous les détenteurs de la carte spéciale de stationnement. Cette extension inclut désormais les parents d'un *enfant mineur titulaire* de la carte de stationnement spéciale, même s'ils n'habitent pas au domicile principal de l'enfant.

De plus, **le Conseil** apprécie l'effort d'harmonisation avec la Flandre des dérogations pour les véhicules adaptés, marquant ainsi une avancée significative pour la vie quotidienne des personnes en situation de handicap.

1.2 Objectifs et points d'attention

Le Conseil soutient l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air qui permet de réduire les impacts négatifs sur la santé et l'environnement repris dans le projet. Cependant, il s'inquiète des répercussions potentielles sur les personnes en situation de handicap, qui sont souvent précarisées et confrontées entre autres à des difficultés d'emploi⁷ et de santé. De plus, leur accès aux transports en commun et adaptés est encore parfois fort compliqué (ascenseurs en panne, manque de signalisation adaptée, manque de signaux sonores et guides tactiles, difficulté de planifier les déplacements, ...).

De plus, **le Conseil** exprime des inquiétudes quant aux impacts directs et indirects de ces mesures sur les personnes en situation de handicap ainsi que sur les professions liées à leur accompagnement, telles que par exemple les kinésithérapeutes, les soins à domicile, les entreprises de travail adapté, les voisins aidants, etc. Ces inquiétudes portent notamment sur les risques financiers majeurs qui pourraient affecter les services destinés à ce public. **Le Conseil** souligne donc la nécessité de prendre en compte ces préoccupations pour assurer une approche équilibrée et respectueuse de la diversité des situations des personnes en situation de handicap.

1.3 Renforcement de la prime Bruxell'Air

Le Conseil confirme que l'augmentation du revenu de la prime Bruxell'Air⁸, passant de 900 € à 1.000 €, est bénéfique pour les personnes en situation de handicap, car cette augmentation améliore leur accès à des solutions de mobilité. Étant donné que la mobilité⁹ reste un obstacle majeur à l'inclusion de ce public à Bruxelles, cette mesure représente une avancée et témoigne de la volonté d'aider les

⁷ 23% de personnes en situation de handicap ont un emploi. Leur taux de chômage est 3 points de pourcentage supérieur à la population totale et 74% d'entre eux sont inactifs, c'est-à-dire sans emploi et n'en cherchant pas ou n'étant pas disponible pour travailler, étude Statbel du 29/11/2018, <https://statbel.fgov.be/fr/nouvelles/23-des-personnes-avec-un-handicap-ont-un-emploi>, consulté le 02/08/2023.

⁸ Site Bruxelles Environnement, « La prime Mobilité Bruxell'Air, pour se déplacer autrement à Bruxelles », https://environnement.brussels/citoyen/services-et-demandes/primas-et-aides-financieres/prime-bruxellair?gclid=EAIaIQobChMI77iouv3CgAMVDijUAR3HHw0CEAAAYASAAEgI9avD_BwE, consulté le 02/08/2023.

⁹ Pour beaucoup de personnes en situation de handicap, leur véhicule personnel représente un moyen essentiel pour maintenir leur autonomie et leur indépendance. Il leur permet de se déplacer librement, de se rendre au travail, à des rendez-vous médicaux, et de participer pleinement à la vie sociale, ce qui est indispensable pour leur bien-être et leur inclusion dans la société.

personnes en situation de handicap à participer davantage à la société civile. Cependant, **le Conseil** aurait souhaité un montant plus élevé, étant donné que ce public fait souvent face à une grande précarité¹⁰⁻¹¹. De plus, les personnes en situation de handicap n'ont pas un accès total du réseau de transport public (ex. : panne d'escalator, panne d'ascenseurs, ...) et donc, elles doivent utiliser des transports adaptés plus coûteux.

Pour étayer ce propos, **le Conseil** a repris quelques données de la conclusion de l'Etude « Pauvreté et Handicap¹² » :

- Ces dernières années, le recours aux allocations de maladie et d'invalidité ainsi qu'au régime des allocations pour les personnes handicapées a considérablement augmenté ;
- Il ressort clairement des analyses que ce statut pèse aussi sur l'activité professionnelle des membres du ménage et qu'il y a un cumul de handicaps au sein du contexte familial. Ces personnes affichent, en moyenne, des revenus inférieurs de 28% au niveau individuel ;
- Par ailleurs, les risques de pauvreté des personnes en situation de handicap sous-estiment la pauvreté réelle, car ils ne prennent pas en compte les frais supplémentaires supportés par la personne en raison de son handicap ;
- Les familles avec un enfant handicapé participent moins au marché du travail. Cet écart en termes d'emploi augmente avec le degré du handicap. Il ne peut que partiellement s'expliquer par la position socioéconomique fragile de la famille. Les effets se renforcent dans les familles qui ont à la fois une position socioéconomique fragile et un enfant en situation de handicap ;
- Le nombre de personnes qui recourent à une allocation de remplacement de revenus et/ou d'intégration ne cesse d'augmenter. L'étude Handilab a souligné la grande vulnérabilité de ces personnes en matière de revenus et de frais supplémentaires qu'elles doivent supporter ; elle a également mis l'accent sur leur niveau de vie inférieur, leur participation sociale limitée et leur réseau social restreint.

2. Considérations particulières

2.1 Dérogation pour les personnes titulaires d'une carte de stationnement pour les personnes handicapées

¹⁰ « La Convention relative aux droits des personnes handicapées veut promouvoir un principe majeur : l'inclusion de la personne handicapée dans tous les domaines de la vie sociale. Un principe d'autant plus important que, comme le souligne son préambule, les personnes handicapées sont davantage exposées au risque de paupérisation. Les mesures prises récemment sont positives car elles permettront à plus de personnes de percevoir effectivement une allocation en cas de perte d'autonomie. Par ailleurs, l'augmentation des montants des allocations pour personnes handicapées dans le cadre de l'enveloppe bien-être est un des mécanismes censés réduire la pauvreté. Mais l'allocation de remplacement de revenu n'est pas encore au-dessus du seuil de pauvreté [9] même si elle s'en approche. Par ailleurs, il faudra aussi tenir compte de l'augmentation des prix de l'énergie et prendre des mesures spécifiques. » - M.El Bauzroti, « L'allocation d'intégration pour les personnes handicapées : une aide permettant de compenser la perte d'autonomie », L'atelier des droits sociaux, juin 2022, p.10.

¹¹ SPP Intégration sociale, 2019, p. 247-252.

¹² <https://www.mi-is.be/fr/etudes-publications-statistiques/pauvrete-et-handicap-en-belgique-2019>, consulté le 25/08/2023.

Le Conseil salue la suppression de la condition exigeant le statut BIM¹³ pour bénéficier de cette dérogation. Cette suppression témoigne de l'amélioration de l'étendue du champ d'application car le critère des « faibles revenus » a été éliminé.

En effet, les personnes en situation de handicap peuvent éprouver des difficultés financières pour acheter un nouveau véhicule adapté (ex. : hybride ou électrique) ou changer de véhicule pour se conformer aux normes de la LEZ. Ce changement peut s'avérer financièrement inabordable pour de nombreuses personnes, accentuant ainsi leur précarité socio-économique¹⁴.

De plus, **le Conseil** souligne que le manque d'accessibilité actuelle des services de mobilité crée une dépendance importante au véhicule pour se déplacer dans la ville.

Le Conseil met cependant en évidence une préoccupation majeure : les dérogations actuelles ne tiennent pas compte de la réalité selon laquelle de nombreuses personnes en situation de handicap ne possèdent pas leur propre véhicule et dépendent fréquemment de tiers (tels que la famille, les amis, les aidants proches ou le personnel social) pour leurs déplacements. Souvent, ces tiers utilisent leur propre véhicule, qui n'est pas nécessairement adapté à tous les types de handicaps, par exemple, dans le cas de personnes déficientes visuelles. Le risque majeur est que les tiers qui apportent un soutien essentiel aux personnes en situation de handicap puissent être dissuadés de le faire en raison des coûts et des complications administratives liées à l'absence de dérogations. Cette situation pourrait entraîner une aggravation de l'exclusion sociale et de l'isolement des personnes en situation de handicap. Dans ce contexte, **le Conseil** appelle à une réflexion urgente sur la nécessité d'accorder des dérogations non seulement aux personnes en situation de handicap, mais également à leurs accompagnateurs lors de déplacements ponctuels ou quotidiens. Ces dérogations pourraient être octroyées par journée, en tenant compte de l'enregistrement du véhicule utilisé pour se stationner par exemple (Whitelist Parking Brussels, et bientôt fédérale). Cette mesure contribuerait à garantir que les personnes en situation de handicap ne soient pas pénalisées dans leur accès aux services essentiels et à la participation à la vie sociale en raison de contraintes liées à la mobilité.

Le Conseil estime que la réalité de ce public n'est pas suffisamment prise en compte dans les propositions du projet, ce qui risque de plonger les personnes en situation de handicap dans une précarité accrue, un isolement social et une accessibilité à la mobilité encore plus difficile. **Le Conseil** demande des clarifications sur la communication prévue pour ce public, en termes de fréquence, de calendrier pour le remplacement des véhicules, d'accessibilité et d'utilisation de formats d'information clairs (ex. : FALC, capsules en langue des signes, ...), de possibilités d'alternatives, de conditions pour accéder à la prime Bruxell'Air, ...

2.2 Dérogation pour tiers transportant des personnes en situation de handicap

Le Conseil est favorable à la proposition d'élargir le dispositif de dérogation, qui concerne actuellement les véhicules spécialement adaptés pour le transport des personnes en situation de handicap appartenant au titulaire de la plaque d'immatriculation ou à une personne résidant à la même adresse que le titulaire de la carte de stationnement spéciale pour les personnes en situation de handicap. Cette extension inclurait désormais les parents d'un enfant mineur titulaire de la carte de

¹³ L'intervention majorée des soins de santé est un statut octroyé automatiquement via la mutuelle entre autres aux personnes qui présentent un handicap et qui reçoivent une allocation ; aux personnes qui reçoivent une allocation pour un enfant à charge atteint d'un handicap d'au moins 66%.

¹⁴ Allocations de remplacement de revenus, allocation d'intégration, contrats précaires, contrats en deçà des compétences, pas accès au monde de l'emploi car peu de possibilité d'aménagement raisonnables, ...

stationnement spéciale, même s'ils n'habitent pas au domicile principal de l'enfant. Cependant, le conseil souligne que les véhicules adaptés sont déjà exemptés par ailleurs et que de nombreux enfants en situation de handicap sont transportés à bord de véhicules non-adaptés. La dérogation doit porter sur tout véhicule dont le titulaire de la plaque d'immatriculation est enregistré comme parent hébergeur et dont l'enfant est titulaire de la carte de stationnement pour personnes handicapées.

Pour **le Conseil**, il est crucial que la dérogation LEZ puisse également s'appliquer aux personnes *majeures* en situation de handicap qui dépendent¹⁵ de leur famille et de leurs proches en raison de contraintes financières et de leur besoin d'assistance. **Le Conseil** demande donc la suppression du terme « mineur » et que la mesure s'applique à l'ensemble des parents.

La carte de stationnement est nominative mais non liée à un véhicule spécifique, ce qui signifie que certaines personnes en situation de handicap comptent sur l'aide de plusieurs personnes de leur entourage pour se déplacer. Bien que certaines aimeraient acquérir un véhicule, elles ne disposent pas de moyens financiers suffisants et doivent compter sur l'assistance des autres en utilisant leur carte de stationnement pour personne handicapée pour se déplacer.

Le Conseil approuve l'ajout d'une nouvelle exception dans les règles en vigueur à Bruxelles pour les aidants proches. Cependant, le conseil souligne que les véhicules adaptés sont déjà exemptés par ailleurs et que de nombreuses personnes en situation de handicap sont transportées à bord de véhicules non-adaptés. La dérogation doit porter sur tout véhicule dont le titulaire de la plaque d'immatriculation ou un résident de la même adresse est reconnu comme aidant proche avec droits sociaux.

Le Conseil salue ces avancées en matière d'harmonisation et d'extension du dispositif dérogatoire pour les groupes vulnérables. Toutefois, il souligne qu'il reste encore d'autres personnes qui devraient être incluses dans ce dispositif, telles que par exemple les voisins, les proches, les volontaires ou les personnes qui aident régulièrement la personne en situation de handicap dans ses déplacements¹⁶.

Le Conseil souhaite s'assurer que les dérogations soient également étendues aux personnes en situation de handicap non domiciliées en Région Bruxelloise (ainsi qu'aux aidants proches, volontaires et personnes qui les accompagnent) qui doivent se rendre dans la zone LEZ bruxelloise.

Le Conseil souligne que le choix de vivre en couple a une incidence sur le montant des indemnités perçues. Il apparaît que certaines personnes en situation de handicap vivent seules en raison du « prix de l'amour »¹⁷⁻¹⁸, d'autres sont domiciliées dans une institution¹⁹. Elles n'en restent pas moins dépendantes de leurs proches/famille pour pouvoir se déplacer. Pour ces situations particulières, il pourrait être pertinent de prévoir des laissez-passer journaliers gratuits, activables via différents outils accessibles lorsque la personne en situation de handicap se fait véhiculer.

Le Conseil insiste pour que cet aspect soit pris en compte dans la réflexion pour ce projet.

¹⁵ Voire sont domiciliées ou résident.

¹⁶ Exemple : le service transport par volontaires alteo.

¹⁷ A.R du 2 mars 2021 (M.B 23/03/2021) - Arrêté royal modifiant l'arrête royal du 6 juillet 1987 relatif à l'allocation de remplacement de revenus et à l'allocation d'intégration portant limitation des effets du « prix de l'amour ».

¹⁸ Le montant de l'allocation d'intégration est déterminé en tenant compte des revenus de la personne en situation de handicap et de la personne avec laquelle elle forme un ménage. L'impact financier peut pousser certaines personnes à décider de se domicilier seule pour maintenir leur droit à l'allocation.

¹⁹ Elles sont domiciliées à une adresse différente de leur proche.

2.3 Véhicules utilisés par les entreprises accueillant des personnes en situation de handicap

Concernant les dérogations pour les véhicules utilisés par les entreprises/structures accueillant des personnes en situation de handicap (ex. : centres de jour, centres d'hébergement, transports scolaires, centres d'accueil, entreprises de travail adapté²⁰), **le Conseil** demande que le projet tienne compte des remarques suivantes :

- Les véhicules non adaptés souvent utilisés par ces entreprises/structures sont souvent immatriculés au nom de l'institution plutôt qu'au nom de la personne en situation de handicap. Ils ne bénéficient donc pas d'accès à ces dérogations ;
- Ces prestataires de services utilisent généralement des véhicules collectifs qui ne doivent pas être adaptés mais juste permettre des déplacements pour des personnes en situation de handicap (par exemple, en cas de handicap moteur ou de déficience visuelle) ;
- Certaines personnes en situation de handicap n'ont pas les moyens de s'offrir un véhicule, encore moins un véhicule adapté en raison de contraintes financières. La possibilité d'avoir recours à un véhicule collectif pour leurs déplacements est une très bonne solution ;
- Si ces entreprises/structures ne bénéficient pas de dérogations pour leurs véhicules, elles risquent d'être pénalisées et de rencontrer des difficultés pour assurer la mobilité du public qu'elles accueillent. L'impact se fera ressentir par exemple au niveau d'une augmentation des prix de soins de santé, des possibilités d'accès au travail et formation, de la sociabilisation plus difficile par manque de solution de déplacement, ... **Le Conseil** souligne aussi le risque d'engendrer des coûts importants pour les prestataires de services, d'autant plus que les subventions ne connaissent pas nécessairement d'augmentation.

Le Conseil insiste sur l'importance de pouvoir continuer d'offrir un service de transport adapté aux besoins spécifiques du public. En prenant en compte ces arguments, **le Conseil** estime qu'il est crucial de mettre en place des dérogations appropriées pour les véhicules utilisés par ces entreprises/structures, afin de soutenir leur mission et d'assurer l'accès à des services de qualité pour les personnes en situation de handicap.

2.4 LEZ et Entreprises de travail adapté

Les ETA ou entreprises de travail adapté, agréées par la Cocof, sont des structures professionnelles destinées à fournir un environnement de travail adapté aux personnes en situation de handicap.

L'objectif est de permettre à ces travailleurs de réaliser des activités professionnelles valorisantes tout en prenant en compte leurs besoins spécifiques. Les ETA proposent ainsi un accompagnement personnalisé, des aménagements de poste et des formations pour favoriser l'inclusion et l'épanouissement professionnel des travailleurs en situation de handicap.

Les entreprises de travail adapté proposent différents types de prestations tels que l'artisanat, la manutention, la restauration, la gestion des données, ...

²⁰ En juillet 2021, la FEDRAP, Fédération Bruxelloise des Entreprises de Travail Adapté évaluait l'emploi de ce secteur à +/- 1.850 personnes dont 1.450 en situation de handicap.

Le Conseil tient à mettre en avant que, selon la Febrap²¹, les entreprises de travail adapté qui se spécialisent dans le métier de jardinier rencontrent des difficultés importantes lors du renouvellement de leur flotte de véhicules.

En effet, à ce jour, il n'existe aucune autre alternative²² que l'achat de véhicules avec des moteurs diesel, qui seront interdits à partir de 2030. Les ETA²³ vont devoir remplacer leur flotte de véhicules aux normes actuelles (ex. : Euro 6). Ces véhicules ne pourront pas atteindre la durée de vie moyenne souhaitée permettant d'amortir les coûts²⁴. La conséquence est une augmentation massive des coûts pour ces asbl.

Au niveau de la politique d'achat et de remplacement de véhicules, les ETA avaient pour habitude de changer de voitures tous les 10 ans, en les remplaçant par des modèles neufs. Le financement prévu se faisait via un contrat de leasing.

Les ETA dont le corps business est le jardinage ont décidé de signer un contrat de 7 ans pour réduire les paiements mensuels et garder suffisamment d'argent disponible pour la trésorerie de leur asbl.

Le Conseil tient à souligner que les règles et normes liées à la LEZ mettent les ETA dans une situation délicate car pour respecter la légalité, 19 véhicules devraient être remplacés d'ici au 31/12/2024 (8 sont actuellement en infraction). Le coût engendré est intenable pour l'ETA qui n'a pour choix que :

- Prévoir un budget pour payer les amendes LEZ ;
- Attendre la réponse pour l'obtention d'une dérogation pour faire ces changements sur 3 ans²⁵.

Pour **le Conseil**, il est primordial d'accorder une dérogation de 10 ans à partir de la date de mise en circulation du véhicule diesel à toutes les structures et entreprises du secteur du handicap qui utilisent ce type de véhicule, qu'il soit adapté ou non, pour le transport de personnes en situation de handicap. Cette mesure est essentielle en attendant que le marché de l'automobile puisse proposer des alternatives réalistes, fiables et abordables. Cette dérogation pourra assurer une continuité des services indispensables pour les personnes en situation de handicap, tout en leur permettant d'avoir accès à des solutions de transport adaptées à leurs besoins spécifiques. Cette décision contribuera à maintenir l'inclusion et l'accessibilité pour cette population, tout en favorisant leur bien-être et leur participation active dans la société.

Le Conseil souligne également l'importance de fournir des aides à la transition, à l'achat et au développement de l'infrastructure électrique (augmentation de la capacité électrique et installation de bornes de recharge) pour soutenir les ETA.

2.5 Dérogation automatique

Le Conseil recommande la simplification des démarches pour obtenir les dérogations LEZ, voire leur automatisation en utilisant les données déjà connues par les instances publiques. Il est indispensable que la dérogation soit également accordée pour les personnes en situation de handicap ne disposant pas de véhicule.

²¹ <https://www.febrap.be/>, consulté le 02/08/2023.

²² La Febrap souligne dans sa note d'août 2023 qu'il n'y a pas d'alternative au moteur thermique pour le moment car aucun constructeur ne propose de véhicule de type double cabine pick-up nécessaire pour exercer le métier de jardinier.

²³ De plus, les asbl ne peuvent pas demander de subsides ou d'aides régionales car ils ne sont octroyés que pour des véhicules électriques et à ce jour, il n'en existe pas pour pouvoir organiser le métier de jardinier dans les conditions requises.

²⁴ Note « Lez et les entreprises adaptées » de la Febrap asbl de juillet 2021.

²⁵ Note, datant de juin 2021, adressée à Maestro Mobile mandaté par la région (BE) pour accompagner le changement.

Le Conseil demande que la dérogation soit élargie aux deux parents d'enfants mineurs et majeurs (adultes) en situation de handicap lorsque ceux-ci sont séparés ou divorcés.

Le Conseil insiste également sur l'importance de ne pas limiter ces dérogations dans le temps, mais d'aligner la durée de la dérogation à la durée de validité de la carte de stationnement pour personne handicapée concernée par la demande de dérogation, afin d'éviter des démarches répétées et les situations difficiles qui pourraient en découler pour certaines personnes en situation de handicap. En octroyant automatiquement ces dérogations et en les rendant durables, les personnes concernées pourraient bénéficier d'une plus grande stabilité dans leurs déplacements et d'une réduction des tracasseries administratives liées à la mobilité.

2.6 Maladies chroniques et hôpitaux

Pour le Conseil, l'accès aux soins de santé est d'une importance capitale pour les personnes souffrant de maladies chroniques²⁶⁻²⁷ (donc en situation de handicap), qui ne disposent pas de carte de stationnement mais doivent utiliser leur véhicule pour leur suivi médical régulier dans des hôpitaux situés dans les zones de basses émissions (LEZ).

Le Conseil estime qu'il est primordial d'assurer une mobilité fluide pour ces patients en leur octroyant une dérogation ponctuelle basée sur leur statut de malade chronique ou en présentant un certificat médical attestant que ces personnes ne sont pas en mesure de se déplacer en transport en commun. Cette mesure pourrait se faire via un laissez-passer²⁸ journalier ou en fonction de la durée du suivi médical.

Cette mesure garantirait un accès sans entrave aux soins de santé nécessaires tout en respectant les objectifs de la LEZ en matière de qualité de l'air. En accordant cette dérogation dans la durée, les personnes atteintes de maladies chroniques pourraient bénéficier d'une plus grande stabilité dans leurs déplacements, contribuant ainsi à leur bien-être et à leur qualité de vie.

2.7 Simplification

Le Conseil se félicite de la création de plusieurs zones de basses émissions dans différentes communes et villes pour lutter contre la pollution de l'air²⁹ et le dérèglement climatique tant à Bruxelles qu'au niveau européen.

Cependant, **le Conseil** demande une standardisation des critères de dérogation et une automatisation de ces dérogations³⁰ entre les différentes LEZ.

Simplifier les démarches administratives est essentiel, car les personnes en situation de handicap sont déjà confrontées à de nombreuses formalités quotidiennes. Parfois, elles ont besoin d'aide pour les réaliser, ce qui demande du temps aux aidants proches, à la famille, aux amis, aux assistants sociaux, etc.

Le Conseil plaide pour une gestion uniformisée entre les Administrations fiscalité/mobilité/environnement/handicap et entre le Fédéral et les Régions, pour qu'un guichet

²⁶ Ex. : la sclérose en plaques, le sida, le diabète, l'épilepsie, le cancer.

²⁷ <https://www.inami.fgov.be/fr/themes/cout-remboursement/maladies/chroniques/Pages/statut-personne-affection-chronique-acces-soins.aspx>, consulté le 28/08/2023.

²⁸ Unia souligne que cette bonne pratique est appliquée dans la ville de Londres.

²⁹ Dont le coût en moyenne par Bruxellois revient à +/- 1.400 €/an selon le rapport de l'Alliance Européenne pour la santé publique (EPHA). Le coût d'un habitant d'une autre ville européenne est de 1.276 €/an/habitant.

³⁰ Ex. : dérogation pour la taxe de circulation, de mise en circulation, ...

unique gère l'accès aux différentes dérogations (ou l'inscription auprès d'un seul de ces organismes permette d'accéder à l'ensemble des dérogations auxquelles les personnes en situation de handicap ont droit).

Le Conseil souligne également que l'absence de dérogations expose ces personnes vulnérables³¹ à des amendes, ce qui peut entraîner des conséquences graves étant donné leur situation déjà assez précaire. En effet, en cas d'oubli ou de méconnaissance de la possibilité de demander une dérogation, l'amende peut être très élevée.

Le Conseil demande à la Région bruxelloise de mettre ce point à l'ordre du jour du CIM Mobilité.

2.8 Accessibilité de l'information

Le Conseil souligne l'importance capitale de fournir une information complète, claire, simple et accessible à tous, en tenant compte des diverses formes de handicap.

Le Conseil rappelle que des solutions telles que le langage des signes, les capsules avec sous-titres, le FALC, etc., sont disponibles et doivent être utilisées pour inclure pleinement toutes les personnes concernées.

Le Conseil recommande vivement l'utilisation de ces moyens de communication afin d'assurer une accessibilité totale à l'information pour l'ensemble des individus concernés.

3. Conclusion

Le Conseil soutient les avancées du projet, en particulier la création d'une dérogation spécifique pour TOUS les titulaires de la carte de stationnement pour personnes en situation de handicap, facilitant ainsi leur accès aux zones de basses émissions. **Le Conseil** attire l'attention sur le fait que, pour rencontrer l'objectif de permettre aux parents hébergeurs et aux aidants proches de véhiculer des personnes en situation de handicap, il ne faut pas restreindre la dérogation aux véhicules « adaptés », mais bien l'étendre à tous types de véhicules.

Le Conseil est soucieux des enjeux environnementaux et soutient la démarche prévue dans le projet. Cependant, il veut être plus nuancé et maintient que les personnes en situation de handicap doivent obtenir des dérogations pour pouvoir être véhiculées par un tiers en utilisant leur propre carte de stationnement.

Le Conseil souligne qu'il est impératif de simplifier les dérogations LEZ pour les transports collectifs des entreprises de travail adapté, afin de préserver leur capacité à maintenir leurs activités essentielles.

³¹ SPP Intégration sociale « Handicap et pauvreté : peu de possibilités d'emploi, risque élevé de pauvreté » : *L'enquête annuelle EU SILC ne comprend que des questions sur l'invalidité de longue durée qui sont déclarées par la personne elle-même dans l'enquête. Le dernier rapport de suivi mentionne déjà les personnes handicapées comme un groupe présentant un risque accru de pauvreté ou d'exclusion sociale. En 2018, 23,1% des personnes dont le handicap « a un impact léger ou grave sur les activités quotidiennes » étaient menacées d'une situation de pauvreté ou d'exclusion sociale. Ce chiffre est considérablement plus élevé que le risque global de pauvreté de 16,4%. Ce pourcentage est également supérieur à la moyenne de l'UE (20,9%) ... Simultanément, les risques de pauvreté pour les personnes handicapées sous-estiment leur pauvreté réelle. Les dépenses supplémentaires qu'une personne doit faire pour que les conséquences de son handicap soient supportables dans la vie quotidienne n'ont pas été prises en compte. Leur niveau de vie atteint est inférieur à celui des personnes non handicapées. Il est donc nécessaire de disposer d'indicateurs de pauvreté spécifiques pour les personnes handicapées qui prennent en compte ces coûts supplémentaires.* - https://www.mi-is.be/fr/presse-multimedia/handicap-et-pauvrete-peu-de-possibilites-demploi-risque-eleve-de-pauvrete_consulté_le_02/08/2023.

Ces entreprises jouent un rôle crucial en permettant aux personnes en situation de handicap de conserver un accès à l'emploi. Actuellement, elles se trouvent dans une situation difficile, car elles n'ont pas d'options viables pour acheter des véhicules conformes aux normes requises par les zones à faibles émissions (LEZ), car de tels véhicules ne sont pas disponibles sur le marché. Il leur est aussi inenvisageable d'utiliser des camionnettes de plus de 3,5 tonnes car cela nécessiterait un budget supplémentaire au niveau de l'achat de véhicule et l'utilisation d'un permis C et leur personnel n'en dispose pas. Cela serait une exclusion supplémentaire.

Il est important de noter que l'offre de transport collectif et partagé (ex. : projet Avira) pour les personnes en situation de handicap est efficace et essentielle pour leur autonomie et leur inclusion dans la société. Afin de garantir la continuité de ces services indispensables, il est impératif que tous les véhicules de ces entreprises bénéficient de la dérogation LEZ. Cette mesure permettrait de concilier la nécessité de protéger l'environnement avec l'importance vitale de maintenir l'accès à l'emploi pour les personnes en situation de handicap, tout en encourageant le développement de solutions de transport plus respectueuses de l'environnement à l'avenir.

Le Conseil prend acte de l'entrée en vigueur des mesures au 1^{er} janvier 2025 et souhaiterait savoir si d'autres mesures seront déjà implémentées avant cette échéance.

Le Conseil souhaite être tenu informé de l'impact de son avis et du suivi des étapes du projet.

*
* *
*