

# Enquête Publique Good Move

---

*Avis du CAWaB  
- Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles -  
16/10/2019*

---

## Préambule

Afin de toucher l'ensemble des bruxellois, l'accessibilité de la communication autour de Good Move doit être améliorée.

Afin de permettre aux personnes malvoyantes de lire et réagir aux contenus du PRM, il y a lieu de privilégier des contrastes plus importants pour les textes et les titres, ... Le vert clair, le jaune, etc sont donc à proscrire...

Des contenus en FALC et en Langue des signes sont également indispensables pour permettre la compréhension par les personnes déficientes auditives, en situation de handicap intellectuel, ne maîtrisant pas le Français ou le Néerlandais, ...

## Le Projet

### Le processus participatif

Avez-vous prévu, durant la consultation, une séance d'information/de consultation à destination des personnes sourdes avec interprétation en langue des signes ? Y a-t-il eu des contenus en facile à lire et à comprendre pour interroger les personnes en situation de handicap intellectuel dans un langage adapté, ... ?

En référence au préambule et au précédent paragraphe (mise à part la représentation par le CAWaB au sein de la CRM), nous souhaitons souligner que les personnes en situation de handicap n'auront pas toutes eu accès à l'information de manière égale à l'ensemble de la population et auront potentiellement rencontré des difficultés à prendre part au processus participatif.

## Le Volet stratégique

### Mobility vision

La vision du Plan est ambitieuse en termes d'accessibilité universelle, de la place des piétons dans l'espace public, de l'accessibilité du transport en commun ... et le CAWaB s'en réjouit.

Nous souhaitons cependant attirer l'attention sur quelques aspects indispensables :

- L'usage de l'espace public doit être mieux règlementé et contrôlé : engins de mobilité en free floating, terrasses, échoppes, signalisation temporaire, arrêts temporaires, parking sauvage, ...
- Là où l'espace public est réservé aux piétons, faire attention à ne pas exclure les personnes dépendantes de leur voiture pour se déplacer (faute d'accessibilité des autres moyens de transport). Ces espaces représenteront le cœur de la vie sociale de la Région : magasins, restaurants, activités, événements, ...
- Le stationnement sera réduit drastiquement en RBC. Il est également important de ne pas réduire le nombre d'emplacements réservés aux détenteurs d'une carte de stationnement pour personne handicapées. Ces emplacements étant déjà largement insuffisants à ce jour.
- Trop peu d'ambition est placée dans l'amélioration de l'accessibilité du TAXI bruxellois (Action C.7 peu concrète en ce sens).

### Les conditions de réussite

Le CAWaB souhaite rappeler que l'accessibilité est transversale et doit être pensée dans tous les projets de la Région. L'accessibilité est également complexe, et doit être pensée dès le départ, avant même la confection des plans, en concertation avec les représentants des usagers et les experts en accessibilité. Des projets comme le tram 8 (et le tram 9 !), le piétonnier et la place Jourdan, ne présentant pas une accessibilité universelle, alors qu'il s'agit de projets neufs, ne peuvent plus voir le jour sous la prochaine législature.

Une condition de réussite indispensable est la présentation des projets en CRM en phase de pré-projet, la consultance auprès d'experts en accessibilité, le suivi de l'accessibilité durant les chantiers (accessibilité du chantier et du projet en chantier), le contrôle post-chantier, la prise de responsabilité en refusant la réception de chantiers non conformes aux exigences en matière d'accessibilité universelle, ... et pour cela, la Région doit se donner les moyens humains et financiers pour cet accompagnement et ces contrôles.

Enfin, une autre condition de réussite du plan, sera la bonne communication au public des mesures prises pour améliorer l'accessibilité (et via une communication adaptée), les délais des travaux (qui impactent énormément le quotidien des PMR habitués à

circuler sur ces tronçons), de la planification des mesures liées à la mise en accessibilité des transports publics, ...

Nous souhaitons insister dans le volet stratégique / City Vision / SOCIAL, sur l'importance de l'accessibilité de l'information et de la signalétique, de manière transversale (transports, voiries, information web, ...), afin de permettre à tous de s'orienter dans des lieux parfois complexes et d'appréhender l'information quel que soit son handicap (visuel, auditif, intellectuel) ou niveau de connaissance des langues officielles à Bruxelles (utilisation de pictos, guidages colorés, ...). L'uniformisation de la signalétique est recommandée en particulier entre les différents opérateurs de transport.

Dans les indicateurs d'évaluation, nous proposons d'ajouter les indicateurs suivants :

- Accessibilité des métro aux Personnes à mobilité réduite (méthodologie à définir)
- Accessibilité des trams aux Personnes à mobilité réduite (méthodologie à définir)
- Accessibilité des bus aux Personnes à mobilité réduite (méthodologie à définir)
- Accessibilité des Taxi aux Personnes à mobilité réduite (taux de disponibilité, nombre de licences, ... ?)
- Nombre de stationnement réservés aux personnes handicapées (afin d'en maintenir un nombre au moins égal à celui présent actuellement, et ce malgré la diminution du nombre de stationnement en voirie)

## Le Plan d'Actions

### B.9. Garantir les conditions d'exploitation des réseaux

Le CAWaB attire l'attention sur la prise en compte de l'accessibilité durant l'exécution des chantiers. Encore trop souvent la circulation des piétons, cyclistes et PMR n'est pas conforme. La sécurité de ceux-ci peut être engagée en l'absence d'aménagements sécurisés, entre autres lorsqu'ils sont forcés de circuler sur la chaussée aux côtés des voitures.

### C.1. Accompagner le développement du MaaS Mobility-as-a-service

Le CAWaB insiste pour que ces outils soient réellement inclusifs vis-à-vis des personnes ne disposant pas d'un smartphone ou d'une carte de crédit, les personnes à mobilité réduite (accessibilité numérique de(s) application(s) ou plateforme online), les personnes âgées, personnes en situation de handicap intellectuel,...

Le calcul d'itinéraire et la présentation de l'offre de mobilité devra donner de l'information sur le niveau d'accessibilité des services proposés par le MAAS.

## C.5 - Accélérer la mise en accessibilité de l'espace public et du réseau de transport public

- Améliorer l'accessibilité des arrêts est une chose, il est indispensable que la Région tranche sur l'adéquation entre le matériel roulant et les quais, en imposant à l'exploitant le plain-pied dans le métro et le tram pour tout nouveau projet.

- Par ailleurs, le CAWaB déplore que des projets récents (place Jourdan, tram 8, piétonnier ...) ne soient toujours pas conformes aux règles et aux bonnes pratiques d'accessibilité pour tous développées par la Région. Celles-ci existent et des mécanismes de recourt à des professionnels de l'accessibilité ont été mis en place, ceux-ci doivent être mieux pris en compte, il n'y a plus d'excuse.

C'est à chaque étape d'un projet, qu'il faut tout mettre en œuvre pour que l'accessibilité pour tous devienne une réalité à Bruxelles.

Le CAWaB demande avec force plus de moyens pour le respect de l'accessibilité pour tous : circulation pendant les chantiers, conception des projets (cahiers de charges, plans avec des coupes), contrôle de l'exécution des travaux, consultation d'experts,...

En fin de chantier, ne permettre l'ouverture de l'espace public que quand il est sécurisé (dalles podotactiles, absence d'obstacles, ...).

## C.7 - Développer le concept de transport à la demande en intégrant l'offre de transport publique et privée

Le Plan manque d'ambition en matière d'accessibilité du transport à la demande (TAXI).

A ce jour la disponibilité des taxis adaptés fait défaut. Il n'est pas rare d'attendre son taxi une ou deux heures, voire de se faire refuser une course, lorsqu'on demande un taxi adapté.

L'offre n'est pas centralisée, et la faible offre décentralisée rend la recherche de taxi (très) compliquée.

La formation des chauffeurs est limitée et la sécurité pas toujours assurée. Les chiens d'assistance et chiens guides sont fréquemment refusés.

Enfin, nous demandons la mise à jour l'arrêté concernant les normes et dimensions des taxis mixtes, qui ne sont plus adaptées aux gabarits des clients se déplaçant en fauteuil roulant.

## C.8. – Aménager les gares et pôles d'échanges

Le CAWaB demande d'augmenter le niveau d'accessibilité des gares et points d'arrêt bruxellois de la SNCB, d'y ajouter des valideurs STIB à toutes les entrées de ces points d'arrêts pour faciliter la validation du titre de transport aux usagers (notamment PMR), d'autoriser les PMR à prendre le train dans Bruxelles sans réservation lorsque les

conditions sont réunies : quais hauts et matériel roulant équipé d'une rampe embarquée (Désiro).

Une attention particulière devrait par ailleurs être portée sur l'uniformité de la signalétique entre les différents opérateurs de transport présents à Bruxelles, afin de répondre aux besoins des personnes déficientes intellectuelles ou avec difficulté de compréhension et d'orientation. La signalétique uniforme et adaptée permettrait de mieux s'orienter et trouver son chemin dans les pôles d'échanges parfois complexes. Pour cela un référentiel commun de signalétique devrait voir le jour.

### D.3. Mettre en place les outils visant à dissuader la possession automobile et D.4. Moduler la tarification des déplacements à l'usage

Nous demandons de prendre en compte la dépendance de certaines personnes à mobilité réduite à leur véhicule, au vu de l'inaccessibilité de la ville, des transports publics et autres alternatives privées actuellement sur le marché.

### Autres Actions

Une attention particulière devra être apportée au transport scolaire des enfants en situation de handicap qui y passent pour beaucoup plusieurs heures par jour. Nous demandons que le plan Good Move propose également des mesures et des objectifs de réduction du temps de trajet pour ces enfants.

A son niveau la Région pourrait permettre l'ouverture des bandes réservées aux bus et taxi au transport scolaire réservé aux enfants en situation de handicap.