

PMR & plan communal de mobilité

1. Contexte

Après des campagnes de sensibilisation, des mises en situation et diverses interpellations tant du grand public que du politique, nous devons constater que l'accessibilité, pour les personnes handicapées, les PMR et plus particulièrement les personnes vivant un problème de mobilité dû à la santé, n'est pas du tout aisée.

Pour essayer de transcender ces difficultés, des efforts sont réalisés ; mais il ya des facteurs dont il faut tenir compte ; les intempéries en font partie et des efforts doivent encore être conjugués à long terme pour le bien du citoyen pour le bien être du citoyen.

A titre d'exemple, après des périodes relativement douces, l'arrivée de l'automne, et surtout l'hiver les risques en tous genres se multiplient et les incidences météorologiques peuvent avoir des conséquences où pluie, neige, givre, verglas sont de plus en plus au rendez-vous.

Les conditions climatiques font que nul n'est à l'abri ; nous épinglerons une situation qui s'est produite à Fontaine l'Evêque :

" Après un week-end plus doux, il fait à nouveau froid ce matin et ça devrait continuer cette semaine. Qui dit froid dit risque de verglas, qui dit verglas dit glissades et bobos. Un habitant de Fontaine-l'Evêque a d'ailleurs dérapé sur une plaque de glace en rentrant de son travail



vendredi. Il est tombé la tête en arrière et s'est retrouvé avec cinq jours d'incapacité. Quel intérêt de parler d'un simple accident ? Et bien parce que cet homme a déposé plainte contre la commune qu'il accuse de négligence. Le plaignant dit ceci ' je rentrais dans la rue, elle était tout verglacée, je suis tombé en arrière, sur la tête. On m'a emporté à Vésale, on a diagnostiqué un problème aux cervicales...un citoyen doit nettoyer son trottoir en cas d'intempéries. La commune doit elle aussi faire son devoir !' [...]"

Si pour le citoyen valide, ce cas de figure est une réalité, comment réagissent alors les PMR ?

Les PMR représentent un tiers de la population en Belgique et à l'approche de l'hiver, et des conditions météorologiques défavorables, il est important de s'arrêter sur un aspect pratique, à savoir quels moyens sont mis en œuvre pour elles au quotidien ? Quelles sont les particularités mises à part, sont-elles appropriées et suffisantes pour répondre aux besoins des PMR en voirie, sur les chaussées, les trottoirs?

2. Développement

Nous définirons d'abord que refferme le terme PRM et quelles sont les dispositions prises pour améliorer le quotidien de cette tranche de la population.

Qui sont les PMR ?

Les personnes à mobilités réduite ce sont les personnes en fauteuil, les aveugles, les accidentés, les personnes de petite/grande taille, les livreurs, les femmes avec un landau, les enfants, les personnes obèses, les femmes enceintes.

Elles représentent environ 37 %¹ de la population dans notre pays et se préoccupent de la manière dont elles se déplacent par temps de pluie, de neige ou de verglas en région wallonne et à Bruxelles, en voirie tel est le propos de notre réflexion.

Nous savons qu'en Wallonie, les textes qui régissent de quelle manière ils prennent en compte les PMR sont les articles (414 et 415) émanant du



¹ Suivant les données statistiques de INS/2003 en Belgique, 37% de la population doit être considérée à « mobilité réduite ».

CWATUP pour la région wallonne, le RRU (titre 4) en plus à Bruxelles ainsi que le plan communal de mobilité pour les deux régions quand il existe.

Mais que signifie exactement le vocable plan communal de mobilité ?
Le Plan communal de Mobilité (PCM) est un document de planification de la mobilité à l'échelle d'une commune. Il poursuit des objectifs d'amélioration de l'accessibilité et de la mobilité, de la sécurité routière et du cadre de vie sur le territoire concerné.

En matière **d'accessibilité et de mobilité**, il s'agit :

- d'organiser un système de déplacements cohérent pour les personnes et les marchandises dans la commune; il doit être multimodal, hiérarchisé et correctement signalé;
- d'offrir une réponse en terme d'accessibilité aux pôles d'activité principaux, pour tous, notamment pour les personnes à mobilité réduite;
- de favoriser la marche à pied, le vélo et les transports collectifs, d'encourager l'intermodalité et un usage plus rationnel de l'automobile;
- de contribuer à localiser au mieux les lieux de vie et d'activités, en favorisant la mixité des fonctions.

En matière de sécurité routière, le PCM a pour objectif de réduire le nombre et la gravité des accidents de la route.

En matière de qualité du cadre de vie, les objectifs sont :

- d'améliorer la convivialité des espaces publics et d'y favoriser le développement d'activités dites " de séjour " (vie locale);
- de diminuer les nuisances environnementales (bruit, pollution atmosphérique ...)

Le PCM se découpe en 3 phases comprenant l'établissement d'un diagnostic de la situation existante, la définition d'objectifs et l'établissement de propositions concrètes pour l'amélioration de la mobilité.

Il permet de doter la commune d'une vision prospective de sa mobilité à court et moyen terme.

A. Situation au niveau des communes bruxelloises

A Bruxelles, en fonction des réalités de terrain des différentes communes, le plan communal de mobilité est décliné de manière différente.



Globalement, ce qui en ressort, c'est qu'un état des lieux est dressé par rapport à la mobilité durable afin:

- d'informer les habitants
- d'améliorer la qualité de vie tout en veillant à garantir une accessibilité locale
- de promouvoir les transports en commun quand cela est possible
- d'augmenter les déplacements doux en améliorant les cheminements piétons et les déplacements cyclistes
- de renforcer le contrôle du stationnement
- de sécuriser les accès aux arrêts de transports en commun
- ...

La commune de Bruxelles-Ville par exemple a intégré dans sa voirie un aménagement pour PMR avec des lignes guides incluant des traversées piétonnes plus aménagement de carrefour. L'initiative est certes appréciable, mais la grande faiblesse de ceci, c'est que la manière dont les dalles podotactiles sont placées ne respecte pas les règles.

A Evere, des boucles de déplacements pour PMR ont été créées en circuit pour piétons, relayant des centres d'intérêt collectif à savoir l'administration, les commerces et les lieux de vie, de nombreux trottoirs PMR ont aussi été aménagés à cet effet.

Petite synthèse pour les communes bruxelloises

Les réalités des communes bruxelloises étant très différentes, il n'y a pas d'uniformité quant à la manière dont le PCM est appliqué sur l'ensemble des 19 communes. Certaines ont pris une longueur d'avance, car l'ont mis en application depuis bon nombre d'années, tandis que d'autres, ne prennent que le train en marche maintenant et en sont encore au balbutiement.

Force est de constater que les disparités sont très grandes, et en tant qu'association de personnes malades et handicapées, nous trouvons que pour certaines, l'accent est mis plus en avant sur le déplacement, (tram, bus, métro, RER...) et le stationnement avec une plus grande dimension commerciale que sur le revêtement du sol en fonction des différents types de handicap (voir analyse²)



² La voirie un dispositif d'ensemble, ASPH 2005

Penser au stationnement, c'est important, mais réfléchir aux moyens de se mouvoir pour les PMR c'est une cause juste dans une société qui prône de plus en plus l'égalité des chances et l'inclusion.

Pour nous, l'autorité communale doit encore plus accorder de l'importance à cet aspect des choses et y accorder plus de moyens en incluant justement à la réflexion des comités où les citoyens et notamment les PMR sont impliqués.

B. Situation en Wallonie

Nous noterons au préalable que pour la bonne mise en œuvre d'un PCM³, il faudrait l'implication de trois catégories d'acteurs qui sont d'une part :

- la population (composée de comités de quartiers, d'associations demandeurs de changements)
- les techniciens (auteurs de projets et administrations, chargés de la mise en place du projet)
- les décideurs politiques car c'est à eux que revient de choisir les options à mettre en œuvre.

La population et les différents acteurs économiques et sociaux (écoles, comités de quartiers, associations locales, commerçants...) sont intégrés dans ce processus au travers des débats.

L'auteur de projet quant à lui est un bureau d'études indépendant qui récolte les idées et les transforme en objectifs, auxquels peuvent donc souscrire la population et les décideurs politiques. Il cherche à obtenir un consensus sur base duquel tous les gestionnaires peuvent travailler ensemble au futur de la commune.⁴

Le rôle d'une commune dans le cadre d'un PCM est déterminant, car outre le financement, son territoire se situe aussi au centre des débats, et plusieurs acteurs en son sein sont concernés. Cela va du Collège des Bourgmestre et Echevins, à la police de circulation, au conseiller en mobilité, au service de l'urbanisme...

La région wallonne

Elle agit dans ce cadre, d'une part, par le biais du MET à travers la direction territoriale des routes qui s'occupe alors de gérer tout ce qui a



³ Voir définition dans le lexique en fin d'analyse

⁴ www.citoyenparent.be

trait aux routes régionales et met en place les diverses adaptations au niveau du réseau.

D'autre part, par la Direction générale des Transports qui va initier et coordonner l'étude.

La réalisation d'un PCM est une démarche participative. Ainsi, assistée d'une commission régionale de suivi, spécifique pour chaque PCM, la commune doit soumettre à plusieurs reprises le document à la CCATM⁵, ou à défaut la CLDR⁶, qui peuvent à tout moment formuler des suggestions qu'elles jugent utiles. A mi-parcours de l'élaboration, une phase d'information de la population est organisée sur base d'une synthèse du diagnostic et des objectifs généraux du projet. Une fois le projet approuvé par le conseil communal, celui-ci est soumis à une enquête publique et à l'avis de la CCATM ou de la CLDR⁷.

Quelques exemples

En Wallonie, certaines villes comme Namur, Verviers et Liège ont intégré l'aménagement des PMR dans les voiries ; notamment dans les traversées piétonnes, quais de bus, lignes guides sur des voiries régionales.

A Jambes par exemple, la population a été impliquée dans la démarche au sein d'un atelier urbain, ce qui a abouti à des recommandations et l'entièreté du processus a permis d'enrichir l'étude technique réalisée par Transitec, et par là, d'obtenir un projet de Plan communal de Mobilité de Jambes plus efficace et plus en phase avec les réalités de terrain.

3. Conclusion

Nous pouvons dire que dans bien des cas, des avancées significatives sont notées avec les PCM en Wallonie. Notamment de par la concertation avec le citoyen, même s'il reste encore beaucoup à faire.

Toutefois, les décideurs et autorités doivent éviter le piège de mettre plus l'accent sur certains modes de déplacement comme la voiture au détriment des autres formes de mobilité et de leurs corollaires qui concernent de manière plus conséquente les PMR.



⁵ Voir lexique

⁶ idem

⁷ http://www.uvcw.be/no_index/focus/2300.pdf

La région bruxelloise, en raison des fortes disparités existant entre les réalités communales, a quelques beaux exemples dont elle peut tenir compte, mais dans l'ensemble, elle devra encore fournir d'importants efforts en la matière pour que le citoyen à mobilité réduite en général et la personne handicapée puissent s'y mouvoir sans trop de difficultés, quel que soit le type de handicap dont il/elle souffre.

Chargée de l'Analyse : **Rose EBOKO**
Chargée de projets

Responsable de l'Analyse : **Gisèle Marlière**
Secrétaire Générale de l'ASPH

Date : 16 décembre 2010



Lexique

CCAT : Commission Consultative de l'Aménagement du Territoire

CCATM : commission communale d'aménagement du territoire et de mobilité

CLDR : Commission Locale de développement rural

CWATUP : Code Wallon de l'Aménagement du Territoire et de l'Urbanisme et du Patrimoine

MET : Ministère Wallon de l'Équipement et des Transports

RRU : Règlement Régional d'Urbanisme

PCM : Plan Communal de Mobilité

