

# L'accessibilité des transports en commun aux personnes handicapées sur la Région de Bruxelles-Capitale

## 1. Contexte

La première ligne de chemin de fer de Belgique a été inaugurée en 1835 entre Bruxelles et Malines. Cet événement marque aussi le début des transports urbains bruxellois. Les premiers autobus ont circulé à Bruxelles en 1906, et le 18 avril 1939, les "Tramways Bruxellois" arpentaient certaines de nos rues bruxelloises.

Cette avancée considérable contribue sans aucun doute au désangorgement des villes, à la lutte contre la pollution et au développement durable.

Depuis, des progrès non négligeables ont été réalisés pour améliorer l'accessibilité des transports en commun.

Plusieurs services ont été créés.

Mais, comme personne handicapée à mobilité réduite, qui peut, à Bruxelles réellement bénéficier de ces services (légitime)? Pour quel type d'handicap ? A quelle(s) condition(s) et à quel prix ? Pas toujours clair pour les personnes handicapées, et parfois même pour les associations de personnes handicapées et les travailleurs sociaux qui les renseignent.

## 2. Développement

Quel que soit le transport que nous choisissons, nous sommes amenés à s'y rendre en grande partie en marchant ; 30% à 40% de nos déplacements se font à pied.

Bien entendu, les personnes à mobilité réduite sont confrontées à une plus grande difficulté lorsque l'infrastructure est défaillante.

Il faut entendre par personne à mobilité réduite, toute personne confrontée à la difficulté de se déplacer. Il est important de rappeler qu'il existe des handicaps non visibles. Il existe donc une complexité d'handicaps. D'ailleurs, toutes les personnes en voiturette ne sont pas aussi mobiles les unes que les autres. Par

exemple, certaines se déplacent en voiturettes motorisées demandant des aires de manœuvre supérieures mais permettant de franchir des rampes plus raides que la moyenne.

Construire de bons aménagements doit être basé sur le principe que les personnes sont toutes différentes. Cela ne signifie pas créer des installations séparées pour chaque catégorie de personnes mais plutôt intégrer les différences. Cependant, aménager en fonction de la moyenne n'assure pas automatiquement l'accessibilité égale pour tous.

Comme le soulève à juste titre nos spécialistes du collectif accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB) : « l'accessibilité est la pierre angulaire qui détermine ce qu'un environnement construit peut offrir ».

Chacun doit pouvoir y accéder, y circuler de manière égale et en toute autonomie.

Pour améliorer l'accès pour les personnes handicapées, deux possibilités peuvent être envisagées : soit l'adaptation des véhicules de transports publics existants, soit l'organisation de transports spécialisés.

### ***Voyons de plus près ce qui est fait concrètement pour les personnes handicapées ...***

Les tramways du réseau bruxellois ont longtemps été difficilement accessibles voire inaccessibles aux personnes à mobilité réduite.

Les derniers véhicules mis en circulation par la STIB, les trams 2000, sont équipés d'un plancher bas intégral permettant un accès plus aisé depuis le trottoir. Ils ne sont cependant pas équipés de rampe d'accès pour les personnes en fauteuil roulant.

Il faut savoir que les toutes récentes commandes faites par la STIB, prévoient d'être munies de rampes d'accès, mais ne seront mises en service que dans quelques années.

## Les conditions pour pouvoir bénéficier de ces services :

- a. Les personnes handicapées doivent prouver leur handicap par une attestation valable délivrée par le Service public fédérale Sécurité sociale.
  1. Au moins 12 points en réduction d'autonomie,
  2. Une invalidité permanente ou d'une incapacité de travail d'au moins 80%,
  3. Une invalidité permanente des membres inférieurs et occasionnant un taux d'invalidité de 50% au moins,
  4. Une paralysie complète ou une amputation des membres supérieurs.
- b. Les mal-et non-voyants dont le taux d'incapacité est d'au moins 90% et qui sont en possession d'une carte nationale de réduction sur les transports en commun », ont également accès au service des minibus. Cette carte est délivrée par le SPF SS, la Ligue Braille, l'œuvre Nationale des Aveugles ou la Maison des Aveugles.
- c. Plus nécessaire, mais toujours valable, les personnes en possession d'une carte « *accompagnateur gratuit* » délivrée par la SNCB (elle remplace l'ancienne carte « autorisation spéciale »).

Mais attention !

Le détenteur de cette carte devra, lors de chaque déplacement, payer la somme de 1,50€. Le terme « gratuit » ne s'applique pas au service presté par les minibus de la STIB.

## 2.1. Assistance

Il existe une assistance aux personnes à mobilité réduite sur base de rendez-vous. Il y a lieu de convenir d'un rendez-vous qui peut être pris soit en communiquant le trajet à parcourir à un opérateur au numéro habituel d'information (0900/ 10 310 ; 0.45€/min) accessible du lundi au vendredi de 8h à 19h, 18h durant les vacances scolaires, et le samedi de 8h à 16 heures ; soit en complétant le formulaire électronique sur le site: [www.stib.irisnet.be](http://www.stib.irisnet.be) ; ou encore en utilisant le téléphone placé à proximité du guichet.

Un agent d'accompagnement sera alors envoyé dans les meilleurs délais.

La prise en charge se fait au niveau du guichet et l'accompagnateur accompagne la personne à mobilité réduite durant tout le voyage.

Toutes les stations ne sont pas encore accessibles pour les personnes à mobilité réduite, il faut donc être attentif que la station soit équipée en conséquence.

Le prix du voyage ne comportera aucun supplément et sera basé sur les tarifs en vigueur. Le délai pour une réservation est d'un jour à minimum 1h00 avant le voyage.

Par ailleurs, les guichets ne sont pas ouverts toute la journée dans chaque station. Il est important de souligner qu'il existe des distributeurs automatiques mais qui ne sont pas adaptés aux personnes en fauteuil roulant, ni aux non-voyants.

Pour des raisons de facilité, il est vivement recommandé par la STIB, pour les personnes à mobilité réduite, d'éviter, dans la mesure du possible, de prendre les transports en commun durant les heures de pointe ! Lors des heures de pointe, le nombre de personnes en voiturette sera limité, à une voiturette par rame de métro !

Cette procédure étant encore nouvelle et donc expérimentale, elle pourra être adaptée progressivement sur base de l'expérience récoltée.

Pour les personnes aveugles, un abonnement gratuit est fourni par la Ligue Braille. Si la personne aveugle est accompagnée d'un

chien, celui-ci peut voyager gratuitement; mais si elle est accompagnée d'une autre personne, cette dernière doit payer. Les personnes sourdes et personnes avec un handicap mental bénéficient, si elles répondent aux conditions d'un abonnement dont le tarif est celui appliqué aux « VIPO » ou « BIM », à prix annuel ou mensuel réduit.

## 2.2. La ligne 71

La ligne 71 est la première ligne de bus accessible aux personnes circulant en fauteuil roulant. Grâce à un plateau amovible et à un système de caméra, des petites lampes témoins et un signal sonore, les personnes à mobilité réduite peuvent sans aide accéder au bus. Allant de la station De Brouckere à Delta, en passant par Assaut, Gare Centrale, Bozar, Royale, Ducale, Porte de Namur, De Stassart, Saint-Boniface, Fernand Cocq, De Henin, flagey, étangs d'Ixelles, Géo Bernier, Buyl, Jeanne, ULB, cimetière d'Ixelles, Fraiteur Triomphe, Delta, Beaulieu.

## 2.3. Minibus

La STIB organise également un service de minibus destiné au transport des personnes handicapées (voyageurs handicapés, des personnes non-voyantes ou à mobilité réduite). Il fonctionne sur base de demande, de porte à porte. Le motif du déplacement n'a aucune importance tant que la reconnaissance du handicap est prouvée, à au moins 66%, par le SPF SS.

Ce service est assuré du lundi au vendredi de 6h30 à 23h. Cependant en soirée (à partir 20h30), l'offre est limitée.

**A.S.P.H.**

Voici la liste des communes desservies par les services de minibus :

Anderlecht	Machelen
Auderghem	Molenbeek-
Berchem-Sainte-	Saint-Jean
Agathe	Ruisbroek
Bruxelles	Saint-Gilles
Diegem	Saint-Josse-
Drogenbos	ten-Noode
Etterbeek	Schaerbeek
Evere	Sint-Stevens-
Forest	Woluwe
Ganshoren	Tervuren
Groot-Bijgaarden	Uccle
Ixelles	Vilvoorde
Jette	Watermael-
Koekelberg	Boitsfort
Kraainem	Wezembeek-
	Oppem
	Woluwe-Saint-
	Lambert
	Woluwe-Saint-
	Pierre

Pratiquement, les demandes de transport peuvent être adressées à la STIB :

- § Par courrier
- § Par fax
- § Par téléphone
- § Par mail

La STIB demande qu'il y ait un délai de 2 jours ouvrables pour l'organisation des divers trajets.

Toute demande est enregistrée sous réserve. Ce n'est que le jour ouvrable précédant le déplacement que la STIB est en mesure d'informer si le transport peut être assuré.

Toute annulation de commande doit arriver 24 heures à l'avance.

Le conducteur est là pour faciliter l'accès au minibus à la personne handicapée.

Le bus de couleur jaune ou gris identique à celle des tramways et des autobus de la STIB, a une capacité de 10 personnes.

L'accès peut se faire par la double porte arrière du véhicule (majorité des cas) ou par la porte latérale droite.

Le prix est de 1,50€ par personne, à acquitter au moment de l'embarquement dans le véhicule. Le prix du voyage peut subir des modifications dues à des adaptations tarifaires.

#### 2.4. Les taxis bruxellois adaptés pour les personnes à mobilité réduite

En 2000, 1300 taxis circulaient dans la ville de Bruxelles mais aucun n'était accessible pour les personnes à mobilité réduite.

Triste constat, quand on sait que les taxis ont de nombreux avantages, pour les personnes à mobilité réduite, par rapport à d'autres types de service (pas de réservation, pas de limitation géographique,...).

Afin de remédier au problème d'accessibilité et pour que la notion d'égalité de droit constitue une réalité sociale, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale accorde une subvention<sup>1</sup> pour l'adaptation et l'équipement des taxis bruxellois.

#### Conditions pour pouvoir bénéficier du subside :

1. que le taxi puisse transporter une personne handicapée assise sur sa chaise roulante;
2. que l'espace minimum réservé à la chaise roulante et à son occupant soit de 1,40 m de hauteur (souhaitée), 1,35 m de hauteur exigée, 0,70 m de largeur et 1,30 m de longueur;

---

<sup>1</sup> Moniteur du 23 octobre 1997 Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif à l'octroi de subventions pour l'adaptation et l'équipement des taxis bruxellois.

3. que l'espace réservé à la chaise roulante puisse s'insérer à l'arrière du véhicule parmi les sièges des autres passagers. L'espace réservé à la chaise roulante, doit pouvoir être affecté à l'usage d'une personne valide au moyen d'un siège rabattable;
4. que l'accès au véhicule se fasse au moyen d'une rampe à pente douce ou par élévateur;
5. que la hauteur du plancher du véhicule soit adaptée pour le confort de l'usager:
  - a. en cas de mise en oeuvre d'une rampe d'accès, la longueur de celle-ci sera limitée et l'inclinaison de la rampe ne peut être supérieure à 22 %;
  - b. le taxi doit pouvoir assurer une visibilité latérale suffisante aux personnes transportées;
  - c. le taxi doit pouvoir assurer une hauteur libre de minimum 1,24 m à la porte arrière.
6. que le véhicule servant de taxi puisse offrir au passager assis sur sa chaise roulante une sécurité optimale. A cette fin la chaise roulante doit être arrimée au moyen d'un système de fixation au sol à verrouillage rapide, pouvant résister en cas de choc. Les sièges des passagers valides peuvent être utilisés pour limiter tout déplacement latéral de la chaise roulante à l'intérieur du véhicule;
7. qu'une ceinture de sécurité puisse être prévue pour la personne handicapée;
8. que le taxi ne présente aucun signe distinctif extérieur signalant qu'il transporte des personnes handicapées en chaise roulante, à l'exception du sigle international d'accessibilité tel que prévu par la réglementation;
9. que le taxi soit au service de tous, c'est à dire, tant pour le transport des personnes handicapées en chaise roulante que le transport de personnes valides.

Le Ministère compétent a accordé le 29.11.2001, 5 subsides d'une somme de 14.874€. Le 5.12.2002, 6 subsides d'une somme de 19.831€ ont été accordés et en 2003, 70 autorisations ont été attribuées. En 2004, nous pouvions compter 81 taxis mixtes (à la fois pour personne à mobilité réduite et personne valide) circulant en plus des 1200 taxis ordinaires.

Les possibilités d'octroi d'autorisation pour adapter les taxis n'ont plus été prolongées en 2005 ; car le nombre de taxis adaptés semblent répondre aux demandes d'après le Ministre Draps, et soutenu encore aujourd'hui par le Ministre Smet.

A ce jour, 7% de l'offre totale de taxis sont accessibles.

Mais malheureusement, la réalité de terrain nous montre que trop peu de sociétés ont fait la demande d'adaptation de leurs taxis.

Nous avons voulu voir cela de plus près....

Sur les 6 sociétés questionnées, seulement 3 sociétés possèdent des taxis adaptés.

La société « Taxis bleu » ne peut chiffrer le nombre de personnes handicapées qui font appel à elle (en moyenne ils ont 4.500 à 6000 courses par jour). Aucune enquête ni statistique n'est faite, à ce jour, de leur public !

La société « Unitax » possède un seul taxi adapté sur Bruxelles pour +/-100 taxis. Ce qui est trop peu !

Par contre la société « Taxi vert » qui elle, va jusqu'à 400 courses par mois pour personnes handicapées (contre 150.000 pour personnes n'ayant pas de problème de mobilité), possède à ce jour 53 taxis adaptés contre 450 taxis standard.

En 2004, à la société « Taxi vert », 1737 personnes à mobilité réduite ont pu disposer d'un taxi adapté, en 2005, 3045 et en

2006, au mois de janvier, 248, et en novembre 350. Les demandent ne font que s'accroître.

La majorité des personnes handicapées qui font appel à un taxi, le font pour leurs courses, leur visite à l'hôpital, home, pour se rendre à l'aéroport, et, de plus en plus, pour conduire les enfants à l'école...

A ce jour, toute personne à mobilité réduite peut disposer d'un taxi au moment demandé ( si elle dispose de possibilités financières...). Si la progression continue, il faudra revoir la législation pour pouvoir répondre à toutes demandes. A ce jour, 7% de l'offre totale de taxis est accessible.

De façon générale, nous constatons peu de similitudes dans les chiffres d'une société à l'autre. Quand on sait que les tarifs de taxis sont régionaux ( 1,23€/km dans Bruxelles, 2,46€/km en dehors de Bruxelles), nous pouvons nous demander pourquoi certaines sociétés ne montrent pas plus d'intérêt !

Pour l' « image » de la société ? Parce que le handicap risque de déranger ? Risque de faire perdre du temps ?...

Il y a encore du travail à réaliser au-delà d'une prime !

#### 2.4.1. Les chèques-taxis

Certaines communes ont développé un système de chèques-taxis. Ceux-ci sont octroyés à toute personne qui peut justifier de 66% au moins de handicap.

La personne à mobilité réduite doit être reconnue par le SPF SS, ou avoir un certificat médical prouvant son incapacité à se déplacer. Les conditions dépendent d'une commune à une autre. La commune d'Anderlecht, par exemple, délivre 9 chèques-taxis d'une valeur de 4€ soit 36€ par trimestre.

La demande peut être introduite au sein de la commune, par l'intéressé ou par toute autre personne ou service qui a

connaissance de la situation de besoin de l'intéressé. (Toutes les communes ne disposent pas de ce système).

La demande de chèque-taxi est soumise à une enquête sociale afin de vérifier si la personne à mobilité réduite entre bien dans les conditions pour bénéficier de ce tarif préférentiel. (Niveau de revenus, pas de voiture dans son ménage,...).

A la lecture de certaine discussion entre professionnels et sociétés de taxis, il semblerait que l'administration mette un système de chèques-taxis uniforme pour les 19 communes de la Région de Bruxelles-Capitale ; ils seraient distribués par les communes ou les CPAS via le principe de chèques-taxis. A suivre donc...

#### 2.4.2. Les sociétés de taxis

Il existe différentes sociétés de taxis; la société « UNITAX » propose de prendre des personnes handicapées, tout handicap confondu, en semaine et en week-end de 8h00 à 18h00.

La réservation se fait 24 heures à l'avance soit par téléphone, fax, ou courrier électronique. Le délai d'annulation est de 1 heure par fax, téléphone et courrier électronique.

Il existe également des « taxis verts et taxis orange » qui ont la même mission. Ceux-ci disposent de véhicules de 4 places avec élévateurs, des camionnettes de 6 places et des minibus de 8 places sans élévateurs, équipés de coffres.

Le principe d'un « taxis pour tous » est également possible dans la même société. Ceci consiste en des véhicules adaptés pour personne en fauteuil roulant et 2 passagers valides.

Le montant se calcule en fonction du nombre de kilomètres parcouru.

D'autres types de sociétés proposent du porte à porte, à titre commercial, comme : Hendriks, Gimido, Sociaal Vervoer Brussel, Transport Home Service (THS), Dienst Aangepast Vervoer (DAV),...

### 3. Conclusion

Pour que les personnes handicapées puissent mener une vie citoyenne comme tout un chacun, cela coûte souvent cher. Un taxi privé pour rentrer après une pièce de théâtre, un voisin qui aide pour faire les courses,...une dépendance sociale difficile à gérer et économiquement parfois impossible compte tenu des revenus souvent très modestes des personnes handicapées!

En tant qu'Association défendant les personnes handicapées, il nous paraît important de vérifier les avancées, suggérer des services, conseiller les services de transports afin que l'accès soit physiquement et financièrement possible.

Beaucoup de projets ont vu le jour récemment, mais beaucoup d'avancées restent à faire !

Nous devons rester attentifs à les booster !

Car travailler pour l'accès aux personnes à mobilité réduite est un droit, pas toujours techniquement évident, mais totalement légitime !

Que ce soit via les bus, métro, tram, taxi, ... tous les transports en commun doivent pouvoir permettre à la personne handicapée de voyager librement. Qu'elle puisse avoir la possibilité de se déplacer quand elle le veut et où elle le veut...

Certes, du travail reste à faire, car c'est tout autant les mentalités à changer que les aménagements et primes à obtenir !

**A.S.P.H.**

#### 4. Sources

<http://www.socialsecurity.fgov.be/guide>

[www.gamah.be/fr/pedibus/lignebus.htm](http://www.gamah.be/fr/pedibus/lignebus.htm)

[www.stib.be](http://www.stib.be)

[www.moniteur.be](http://www.moniteur.be)

Guide des transports Bruxellois pour les personnes à mobilité réduite, Association Nationale pour le logement des personnes Handicapées, 2004.

**Date :**

21 novembre 2006

**Chargée de l'analyse :**

Ouïam MESSAOUDI  
Experte en législation

**Responsable :**

Gisèle MARLIÈRE  
Secrétaire nationale