

L'accessibilité aux transports en commun par les personnes handicapées en Région Wallonne

1. Introduction

La mobilité est une aspiration humaine qu'il n'y a pas lieu de brider, et pourtant...

L'accessibilité des gares varie dans une plus large mesure que celle des trains par exemple.

Permettre aux personnes invalides de se déplacer « facilement » est un droit fondamental. Quelles que soient les conditions physiques d'une personne, il est légitime de donner la liberté à une personne invalide d'aller et venir en toute liberté.

Mais, à long terme rendre l'accès aux transports en commun pour les personnes présentant une difficulté de mobilité amènera, sans nul doute, à une plus grande tolérance envers elles, un plus grand respect tout en leur procurant un sentiment de sécurité aux personnes invalide.

Que propose t-on pour les personnes à mobilité réduite en Région Wallonne? Quand nous savons, par exemple, qu'un bus reste en service durant une quinzaine d'années ... ?!

2. Développement

Il existe différents avantages et services pour les personnes à mobilité réduite. Il est intéressant de les détailler un à un.

2.1. Carte nationale de réduction sur les transports en commun pour les personnes handicapées de la vue

Cette carte est accordée par le SPF SS aux personnes aveugles ou malvoyantes, atteintes d'une invalidité permanente d'au moins 90%, par suite d'une affection oculaire.

Cette carte de réduction donne comme avantages :

§ Transports par bus, métro et tram

La gratuité du transport est accordée au titulaire de la carte sur le réseau de la Région wallonne « TEC » (ainsi que sur les réseaux « De Lijn » en région flamande et « STIB » à Bruxelles-Capitale).

§ Transport par chemin de fer

En trafic intérieur

Le titulaire de la carte bénéficie de la gratuité du transport en 2^e classe ainsi, que le cas échéant de son chien guide tenu en laisse. Cette carte est valable comme titre de transport.

Il est possible que la personne handicapée voyage en 2^{ème} classe mais dans ce cas, elle devra payer le supplément égal à la différence entre le prix du billet de 2^{ème} classe et de 1^{ère} classe.

En trafic extérieur

Si la personne titulaire de la carte voyage seule, elle bénéficiera de la gratuité jusqu'à la frontière. Celle-ci doit en faire la demande auprès du SPF SS et entrer dans les conditions. En effet, elle doit pouvoir justifier sa situation de handicap par une attestation établissant une incapacité de 90% affectant la vue. Cette carte, strictement personnelle, est octroyée pour une durée illimitée.

Mais pour l'accompagnateur, au-delà de la frontière, la gratuité est accordée pour autant que le titre de transport ait été acheté en Belgique.

2.2. La carte « accompagnateur gratuit » de la SNCB

La carte « accompagnateur gratuit » est délivré aux personnes qui ne peuvent se déplacer seules pour l'unes des raisons suivantes :

- § Réduction d'autonomie de 12 points au moins ;
- § Une allocation d'intégration de catégorie 3 ou supérieure ;
- § Invalidité ou incapacité de travail permanente d'au moins 80% ;
- § Une invalidité permanente découlant directement des membres inférieurs et occasionnant un taux d'invalidité d'au moins 50% ;
- § Une paralysie entière ou l'amputation des membres supérieurs.

Cette carte permet à une personne en perte d'autonomie ou invalide de voyager en compagnie d'une personne de son choix sous le couvert d'un seul titre de transport. L'accompagnateur bénéficie ainsi de la gratuité du déplacement. La personne handicapée peut choisir de voyager en classe 1 ou en classe 2 et avec la personne de son choix.

Elle est valable à la SNCB, TEC, mais aussi « De Lijn » en région bruxelloise et en région flammande ainsi qu'aux services spéciaux de minibus de la STIB (cfr analyse relatif à l'accessibilité aux transports en commun à Bruxelles), contre paiement d'une somme de 2,48€ et la remise d'une photo d'identité récente.

La demande doit être accompagnée de la preuve de l'invalidité permanente délivrée par l'organisme compétent.

Il est possible d'acquérir son titre de transport directement au bord du train, sans frais supplémentaire, pour ne pas à avoir subir d'éventuelles files d'attente aux guichets.

La carte est valable sur tout le réseau SNCB et sur les compagnies de bus régionales De Lijn et TEC.

2.3. Carte spéciale de priorité pour l'occupation d'une place assise

Comme son nom l'indique, cette carte permet d'occuper en priorité une place assise dans les trains, tram, bus et métros.

Elle est réservée aux personnes qui éprouvent des difficultés à rester debout. La demande doit être accompagnée d'une

attestation médicale stipulant que la personne ne peut rester longtemps debout, la période de validité s'élève à 5 ans.

La carte peut être obtenue dans toute gare moyennant un paiement (+/- 5€) et une remise d'une photo d'identité récente. On peut néanmoins regretter, au titre de citoyen solidaire d'avoir à instituer un service « officiel » qui valide le droit à une place assise, là où un geste de simple courtoisie, de souci et de prise en compte de la situation de l'autre eut pu être naturel...

2.4. Le bus 105

Réservé uniquement pour les personnes à mobilité réduite, ce service accorde également un avantage du porte à porte dans les régions de Wavre, Ottignies, Louvain-la-Neuve, Charleroi, Tournai, La Louvière, Liège, Verviers, Andenne et Arlon.

Ce service est accessible du lundi au vendredi (sauf jours fériés) entre 6h30 et 19h30. C'est la Croix Rouge qui se charge d'enregistrer les réservations, il suffit pour cela de composer le numéro unique : le 105, entre 6h30 et 19h, tous les jours ouvrables.

Un accompagnement est envisageable uniquement dans le cas où le handicap le justifie. Dans le cas contraire, la personne qui accompagne devra payer sa place.

Les demandes sont acceptées selon trois critères :

- § La fréquence d'utilisation
- § Le motif du déplacement
- § Le degré d'autonomie

Contrairement à Bruxelles, vu l'ampleur du service, la personne qui a besoin d'un déplacement occasionnel, doit réserver au plus tard 7 jours ouvrables avant la date du déplacement et recevra une confirmation dans les 3 jours ouvrables qui suivent la date de réservation.

Pour les autres personnes, la réservation doit être faite au plus tard 24 heures avant le transport.

Le prix pour ce type de transport est égal au tarif payé pour un service public, soit 1.40€, et cela autant pour la personne à mobilité réduite que pour l'accompagnateur.

Il existe aussi d'autres services en Wallonie, subsidiés, par le Gouvernement wallon, via les TEC, qui organisent un transport spécifique pour personnes à mobilité réduite, au moyen de véhicules adaptés.

Les régions concernées sont :

Namur, Dinant, la Basse-Sambre, toute la province du Luxembourg, Vielsalm, Marche-en-Famenne, Verviers, Hannut, Liège, Herve, Amblève, Baelen, Jemappes, Mouscron, Comines, Ath, Aulnois, Dour, Chimay.

2.5. Les bus adaptés

Au sein du collectif mobilité, dont l'ASPH (Liège, Verviers, Namur) fait partie et qui s'implique activement, plusieurs avancées ont été réalisées.

L'évolution technologique des véhicules a permis, par exemple, de réduire considérablement la hauteur du plancher en vue d'en faciliter l'accès. Une avancée bénéfique pour les personnes âgées, personnes atteintes d'un handicap léger et aux personnes malvoyantes.

Le groupe de travail a voulu aller plus loin dans l'accessibilité au transport pour les personnes à mobilité réduite. Dans la ville de Liège, (titre d'expérience-pilote), les lignes urbaines n° 4, n° 17 et n°18 sont desservies intégralement par des autobus à plancher surbaissé munis d'une rampe d'accès automatique permettant l'accès aisé des voiturettes.

A Namur, la ligne n°5 est desservie partiellement par des véhicules du même type.

Un emplacement spécifique réservé aux fauteuils roulants sera également prévu à l'intérieur du véhicule.

C'est une avancée certes, mais encore faut-il pouvoir accéder à l'arrêt de bus et l'attendre dans les meilleures conditions de sécurité !

C'est à ce niveau là que précisément le groupe de travail s'attache pour définir l'accessibilité de ces nouveaux arrêts, mais aussi pour améliorer progressivement les gares et les arrêts existants. Le législateur a fixé un niveau de performance moyen dont il doit être tenu compte lors de toute conception d'espace public. Ce sont ces contraintes fixées par l'article 415 du CWATUP qui sont respectées dans la conception des arrêts TEC.

Pas évident, quand on sait que le nombre d'arrêts TEC s'élève à plus de 36.000 pour l'ensemble de la Wallonie...

Pour les personnes aveugles, d'autres difficultés se présentent. Parfois aidées d'un chien-guide, celles-ci se dirigent grâce à leur ouïe et principalement à une canne (blanche).

Pour aider la personne aveugle circulant à se guider, il existe 3 signaux différenciés :

- § La dalle striée : elle donne une direction à suivre
- § La dalle à protubérances ou dalle d'éveil à la vigilance : elle signale un danger, une traversée piétonne
- § La dalle « caoutchouc » : signale une « prise d'informations » comme la porte avant d'un bus par exemple.

Les nouveaux bus livrés en 2007-2008, seront équipés de rampes uniquement manuelle compte tenu du budget du TEC.

En effet, le prix d'une lame manuelle est de 2.500€, celui d'une lame automatique est de 6.000€ et celui d'un bus standard équipé d'une lame manuelle est approximativement de 210.000€. Le surcoût serait donc de 3.500€ par bus, soit 1,60%.

Ceci est au désavantage de la personne handicapée pour plusieurs raisons :

- 1) Le poids de la rampe est très important
- 2) C'est un système difficile et dangereux à manipuler
- 3) Le chauffeur doit quitter son poste de conduite

En tant qu'association défendant les personnes handicapées, nous devons être attentifs au fait que les conducteurs de bus utilisent, dans les faits, cette rampe, et au besoin, aident la personne handicapée à l'emprunter.

Car sur le terrain, c'est encore loin d'être le cas. Néanmoins, les TEC de la ligne Liège-Verviers disposeront de l'équipement complet à savoir : plancher plat, agenouillement et lame automatique.

Les autres TEC de Wallonie recevront aussi des véhicules à rampe manuelle, exception toutefois pour les nouvelles lignes adaptées (n°6 en Hainaut et n°5 à Namur).

3. Conclusion

La mobilité est source d'autonomie et d'insertion, l'ASPH, est donc attentive à son évolution.

Certes, elle doit être améliorée mais des avancées se font jour.

Conscients des difficultés et des revendications de la part des personnes handicapées et de leur entourage, il nous a paru important de faire le point de ce qu'il existe et de ce qu'il reste à faire.

L'impact du travail va tant dans le domaine des aménagements des véhicules qu'au niveau des aires d'accès à ceux-ci.

D'où toute l'importance d'un travail réel d'équipe, d'un vrai dialogue entre diverses associations représentatives des personnes à mobilité réduite et les politiques afin que l'accessibilité soit un dénominateur commun, sans discussion.

Le changement des mentalités prend du temps ; nous savons bien que d'un point de vue sociologique, ce sont les mentalités qui font évoluer les lois et les politiques reflètent cette même évolution...

4. Sources

www.sncb.be

www.fundp.ac.be/universite/mobilite/handicap.html

Ministère des Affaires sociales, de la Santé publique et de l'Environnement, système de transport, Daniel TRESEGNIÉ.

Service d'études de la direction Clients Réseau Mobile SRWT, Le transport des personnes à mobilité réduite au sein du TEC, Francis THYS.

Date :

4 décembre 2006

Chargée de l'analyse :

Ouïam Messaoudi
Experte en législation

Responsable :

Gisèle MARLIÈRE
Secrétaire nationale

A.S.P.H.