



Bruxelles, le 01-03-2010

Monsieur Philippe HENRY, Ministre  
de l'Environnement, de  
l'Aménagement du Territoire et de la  
Mobilité  
Rue des Brigades d'Irlande 4  
5100 Jambes

Votre correspondante : Véronique Ghesquière – tél. 02.212.31.46 – [veronique.ghesquiere@cntr.be](mailto:veronique.ghesquiere@cntr.be)  
Nos réf. : 2010/C129/H

Monsieur le Ministre,

Le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme a été interpellé par le Collectif Mobilité Liège-Verviers concernant l'accessibilité des bus TEC par les personnes handicapées, particulièrement celles se déplaçant en chaise roulante.

Le Centre a rencontré le Collectif en date du 2 février 2010 où il a pris connaissance des dernières informations concernant ce dossier - pour lequel le Centre est déjà intervenu - notamment de la rencontre entre le Collectif et les responsables du TEC en décembre 2009 (voir compte-rendu de la réunion en annexe).

Le Centre souhaite élargir la réflexion à l'ensemble du réseau TEC ainsi qu'aux difficultés que rencontrent les usagers avec différents types de handicap, qu'il soit moteur, sensoriel ou mental.

En vertu du décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination, modifié par le décret du 19 mars 2009, le Centre est désigné comme organisme de conciliation (art.16) et peut ainsi traiter des situations de discrimination sur base de différents motifs, notamment le handicap, dans des matières régionales. Dans ce cadre, le Centre a conclu un protocole de collaboration avec la Région wallonne.

Ce décret stipule que toute discrimination directe ou indirecte sur base du handicap est interdite. Il précise en son article 15-6° que le refus de mettre en place des aménagements raisonnables en faveur d'une personne handicapée constitue une discrimination.

Les aménagements raisonnables sont définis comme des mesures appropriées, prises en fonction des besoins dans une situation concrète, pour permettre à une personne handicapée d'accéder, de participer et progresser dans les domaines pour lesquels ce décret est d'application, sauf si ces mesures imposent à l'égard de la personne qui doit les adopter une charge disproportionnée.

Le décret du 19 mars 2009 modifie le décret du 6 novembre 2008 notamment en étendant son champ d'application à la fourniture des biens et services qui sont à la disposition du public (art.5 §1<sup>er</sup>-9°). Les transports publics régionaux entrent bien sous ce champ d'application.

Par ailleurs, la Région wallonne a signé en 2007 le protocole d'accord entre l'Etat fédéral, les Régions et les Communautés relatif au concept d'aménagements raisonnables (M.B. 20/07/2007). Ce protocole définit ce concept, fixe certains critères (exemples : l'aménagement doit être efficace et garantir l'autonomie de la personne handicapée) et enfin propose des indicateurs afin d'évaluer le caractère raisonnable de l'aménagement. Même si le concept d'aménagement raisonnable est à différencier de la problématique plus générale de l'accessibilité et fait référence à des besoins individuels, le protocole présente différents types d'aménagements en parlant notamment d'*aménagements collectifs*.

C'est donc dans ce cadre légal et celui des compétences du Centre que nous souhaitons soutenir les attentes des personnes handicapées en formulant certaines recommandations proposées notamment par le Collectif. En effet, nous ne pouvons que constater l'offre restreinte de transports collectifs pour les personnes handicapées organisée par le TEC. Nous souhaitons recommander un certain nombre de mesures afin d'améliorer sensiblement cette offre et ainsi de diminuer une situation de discrimination par rapport aux personnes avec un handicap.

Quelques points que nous avons abordés avec le Collectif nous semblent essentiels mais il est évident que d'autres solutions devraient pouvoir émerger en concertation avec la direction du TEC et les organisations syndicales ainsi qu'avec les associations représentatives des personnes handicapées.

- Concernant les lignes TEC adaptées aux personnes à mobilité réduite (bus adaptés et arrêts aménagés, sans besoin d'aide) : une attention plus grande devrait être portée à l'entretien des systèmes de rampes, ainsi qu'à la formation du personnel qui doit pouvoir en maîtriser l'utilisation (extraction rampe, descente suspension, ...)
- Concernant les lignes TEC non adaptées : de nombreux bus adaptés circulent sur des lignes dites non adaptées, or il a été démontré par la pratique (cf action des associations le 6 octobre 2009) que ces bus pourraient être davantage utilisés par les personnes handicapées sur ces lignes qui, en maints arrêts, peuvent utiliser les lames, manuelles ou automatiques ;
- Concernant la nécessité de l'aide des chauffeurs : il a été démontré que cette aide augmente significativement l'accessibilité des bus sur les lignes adaptées comme sur les lignes qui ne le sont pas. Or les chauffeurs reçoivent la consigne de ne pas quitter leur poste de conduite. Celle-ci pourrait être rediscutée en concertation avec les organisations syndicales mais dans un cadre plus général d'une sensibilisation à la problématique

dont il est question ici. En effet, sans une démarche de sensibilisation, on peut craindre que l'argumentation autour de la sécurité des conducteurs bloque toute discussion. Sans la nier en aucune façon, on ne peut faire fi pour autant de la sécurité des usagers à mobilité réduite qui se retrouvent abandonnés aux arrêts de bus, quelquefois dans des conditions peu rassurantes et/ou à des heures tardives ;

- Concernant l'information aux voyageurs : une attention accrue devrait être portée à l'information à destination des personnes à mobilité réduite, notamment au niveau des arrêts de bus. Par exemple, celles-ci comprennent difficilement pourquoi elles ne peuvent pas prendre des bus avec le logo handicap sur certaines lignes ;
- Concernant les difficultés que rencontrent les personnes malvoyantes : il est fréquent que les bus ne s'arrêtent pas pour elles sous prétexte qu'elles n'ont pas demandé l'arrêt. La difficulté s'accroît aux arrêts où plusieurs lignes de bus peuvent s'arrêter. Nous pensons qu'une solution peut être trouvée en concertation avec les intéressés qui, à la fois, relèverait de la sensibilisation des chauffeurs à ce problème mais aussi de la recherche d'un système pour prévenir le chauffeur.

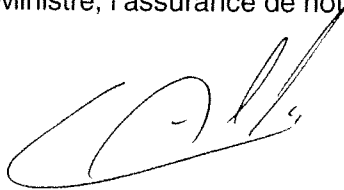
Par ailleurs, il serait souhaitable de pouvoir envisager l'installation, à l'intérieur des bus, d'un système d'information sonore qui annonce le prochain arrêt.

Comme nous l'avons énoncé au début de ce courrier, la série de points que nous exposons ici à votre attention n'est pas exhaustive, d'autres aménagements en fonctions de différents types de handicap devraient pouvoir être pris en considération en concertation avec les associations représentatives des personnes handicapées.

Nous vous transmettons également la brochure que le Centre a réalisée récemment et qui est consacrée aux aménagements raisonnables dans le secteur des transports.

Nous nous tenons bien sûr à votre entière disposition pour tout échange ou toute rencontre sur ces questions ayant un impact considérable sur la mobilité, l'autonomie et par conséquent sur la participation à la vie sociale et économique des personnes avec un handicap.

En vous remerciant d'avance de votre attention, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre considération distinguée.



Edouard DELRUELLE  
Directeur adjoint



Jozef DE WITTE  
Directeur

Copie à Madame Eliane TILLIEUX, Ministre de la Santé, de l'Action sociale et de l'Egalité des chances