

Mobilité personnelle

Contribution de (nom de l'association ou du Conseil d'avis) :

CWPH – Non définitif

1. Situation sur le terrain et besoins

Transports en commun

Informations sur les sites Internet et in situ et signalisation peu souvent accessibles aux personnes mal ou non voyantes et aux personnes ayant un handicap mental

Train :

- obligation de réserver une assistance 24 h à l'avance et obligation d'être présent ¼ d'heure à l'avance même si on a réservé l'assistance,
- pas dans toutes les gares
- conditions de transport souvent inconfortables (pas avec les autres passagers, dans le sas avec les vélos et dans le passage des autres voyageurs qui entrent ou sortent du train)
- guichets très souvent non adaptés
- peu de gares adaptées aux aveugles et mal voyants (un seul exemple de bonne pratique : gare de Namur : présence de balises sonores pour les personnes mal ou non voyantes)
- peu (pas ?) d'équipements pour les sourds

Métro (Bruxelles) :

- obligation de réserver une assistance
- l'assistante de la STIB doit obligatoirement accompagner la PH sur tout le trajet, ce qui implique un manque de disponibilité du service « assistance » à certaines heures
- toutes les stations ne sont pas encore accessibles

Bus (TEC):

- très peu de véhicules réellement adaptés : pas d'annonces des arrêts ni sonores, ni visuelles, 45% des bus TEC équipés de lames manuelles mais les chauffeurs ne peuvent pas sortir de leur bus pour les actionner, alors que c'est la seule manière d'utiliser ces lames manuelles
- très peu d'arrêts / d'abribus adaptés.
- très peu d'adaptations pour les mal et non voyants : informations sur les trajets, adaptation des arrêts.
- pas de formation pour l'accueil et l'assistance des personnes ayant des difficultés cognitives,

Ex : pas d'information / assistance organisée par exemple quand il y a des travaux et que la ligne est déviée. Cela dépend du « réflexe » et de la bonne volonté des chauffeurs, voire des voyageurs.

Transports scolaires :

- certains déplacements beaucoup trop longs
- pas pour les élèves handicapés intégrés en ordinaire
 - Formation des accompagnateurs

Autocars :

- Très peu d'autocars adaptés

Minibus adapté (transport de porte à porte):

- problèmes des horaires (soir + week-end)
- offre limitée dans certaines régions
- coût qui peut être élevé
- Vu la forte demande par rapport à l'offre et vu la nécessité pour les transporteurs de rentabiliser leurs trajets : priorité donnée dans les faits aux transports récurrents et/ou médicaux → pas de transport disponible et surtout fiable pour aller travailler ou pour des activités culturelles, sociales ou récréatives

Taxis :

- très peu de véhicules adaptés
- pas de chèques taxi pour les PH
 - Malgré la loi, refus fréquent d'accepter des chiens d'assistance dans les taxis, certains taximen refusent de sortir de leur véhicule de aller chercher leurs clients mal ou non voyants qui attendent leur taxis devant chez eux

Avions :

- problèmes lors de déplacements en groupes (refus si trop de PH en même temps)
- surcoûts dans certaines compagnies (achat de 2 places au lieu d'une, imposition que la PH voyage accompagnée)
- problèmes lors du transport du fauteuil roulant : matériel abîmé

Véhicules personnels :

- pas d'intervention dans le surcoût à l'achat et à l'usage du véhicule (par exemple camionnette pour une personne seule mais qui se déplace en fauteuil roulant)
- permis de conduire : conditions d'autorisation strictes et de longues listes d'attente pour un RDV au CARA
- pas d'adaptations prises en charge sur les véhicules sans permis
- problèmes pour le remboursement de la TVA et des taxes pour les ménages comportant une personne handicapée qui utilisent le véhicule en dehors de la présence de la personne handicapée
- problème d'accessibilité des horodateurs dans certaines villes où le stationnement est payant

- très peu de pompes à essence accessibles

Fauteuils roulants :

- plus d'intervention sur les suppléments INAMI (projet)
- pas de prise en charge d'une deuxième voiturette (modèle léger, « actif ») par l'AWIPH
- adaptations personnelles non nomenclaturées non prises en charge

Coût de transports vers les centres de jour :

Peut être élevé pour les PH de plus de 21 ans et transport organisé souvent nécessaire vu situation géographique des centres de jour