



DE L'ÉCOLE AU PERMIS B, LA MOBILITÉ, BIEN TROP COMPLIQUÉE !

Nadège Hombergen

Analyse ASPH 2020

Éditrice responsable :
Ouiam Messaoudi
ASPH a.s.b.l.
Rue Saint-Jean 32-38 – 1000 Bruxelles

Numéro d'entreprise : 0416.539.873
RPM – Bruxelles
IBAN : BE81 8778 0287 0124



La mobilité bien trop compliquée

La mobilité est un élément indispensable pour que toute personne puisse se construire et évoluer, qu'on soit en situation de handicap ou non.

Notre association se bat pour une société plus inclusive et cette vision se travaille et se développe à tous les niveaux, que ce soit de l'accès à un enseignement de qualité, tout en passant par un accès égal aux soins, mais aussi à l'emploi, à la culture, aux loisirs, à un maintien de l'autonomie pour les personnes âgées, etc.

S'il est possible de faire venir un médecin, une infirmière ou autres auxiliaires de vie à domicile, il en est tout autrement pour un musée, une activité sportive ou encore des vacances. Comme tout le monde, les personnes en situation de handicap ont besoin de pouvoir se déplacer sans encombre afin d'accéder aux soins, mais aussi de vivre pleinement une vie sociale, professionnelle et culturelle. Cependant, force est de constater que dans notre société actuelle, les aides au déplacement sont presque intégralement orientées vers ceux liés aux soins.

Pourtant, lorsqu'on regarde la Déclaration universelle des droits de l'homme¹, en son article premier, il est stipulé que « tous les êtres humains naissent libres et égaux en dignité et en droits. Ils sont doués de raison et de conscience et doivent agir les uns envers les autres dans un esprit de fraternité ». En les privant, même indirectement, d'accès à la culture ou aux loisirs, notamment, on bafoue ce droit fondamental.

En peu de temps, le contact center de l'ASPH – Association Socialiste de la Personne Handicapée-, véritable outil de première ligne pour les personnes en situation de handicap, a eu écho de plusieurs situations interpellantes en termes de mobilité. L'occasion de revenir sur la place que prend la question de la mobilité dans l'inclusion des personnes en situation de handicap, de maladie grave ou invalidante dans notre société.

Dès l'enfance, une inégalité des chances

Depuis de nombreuses années, nous plaidons pour un enseignement inclusif de qualité afin de garantir l'inclusion de tous les enfants dans la société. Comme nous l'avons stipulé dans notre dernier mémorandum, il convient de soutenir les projets inclusifs existants et à venir, de traiter comme chantier prioritaire l'accessibilité des écoles et de former les professionnels de tous les secteurs, en contact avec les personnes en situation de handicap, à la spécificité des handicaps et aux pédagogies adaptées/différencierées².

¹ Déclaration universelle des droits de l'homme du 10 décembre 1948,
https://www.ohchr.org/EN/UDHR/Documents/UDHR_Translations/frn.pdf, consulté le 28/11/2019

² Association Socialiste de la Personne Handicapée (2019) *Mémorandum*
http://www.asph.be/SiteCollectionDocuments/Memorandum_ASPH_2019.pdf consulté 13 mars 2020

Pour que les jeunes à besoins spécifiques puissent faire partie intégrante de cette société, il est capital qu'ils puissent prétendre à un même niveau d'enseignement que tout autre jeune. Cet enseignement leur se justifie par leur droit à une même prise en considération, et plus globalement à une vie digne.

Le niveau d'éducation des enfants à besoins spécifiques en tant que tel n'est pas le sujet de cette analyse, mais il est important de le prendre en considération pour comprendre toutes les conséquences des obstacles que ces jeunes rencontrent.

Le manque d'écoles inclusives en Belgique est réel. Cela constraint parfois les parents à orienter leur enfant vers l'enseignement spécialisé, par défaut. L'offre d'établissements spécialisés étant elle-même soumise à des carences dans certaines régions ou des manques de place, cette solution n'en est souvent pas une. De plus, l'enseignement spécialisé type 8³, par exemple, n'existe pas en secondaire. Comment dès lors assurer une transition de qualité aux enfants entre l'enseignement primaire et secondaire ?

Pourtant, bénéficier d'un enseignement totalement inclusif permettrait à tous les enfants à besoins spécifiques qui peuvent suivre un enseignement ordinaire, moyennant des aménagements et d'être instruit au plus près de chez eux (cela permet également une socialisation inclusive : en dehors des apprentissages, l'école est également un lieu de découverte de l'autre). Ainsi, les parents pourraient inscrire leur enfant dans l'établissement de leur choix qui se trouvera, bien souvent, à une plus grande proximité de chez eux : sans le cas des familles avec plusieurs enfants situés dans des écoles différentes, cela facilitera considérablement les temps de trajet d'une école à l'autre. Toutefois, notons que la réalité du nombre d'enfants par classe limite les possibilités des enseignants, même s'ils ne manquent pas de volonté.

Cela aurait une incidence directe sur l'organisation des transports scolaires. Il s'agit de l'élément qui nous intéresse ici et que nous pointons du doigt depuis plusieurs années maintenant, notamment dans de précédentes analyses réalisées au sein de l'ASPH (datées de 2008⁴ et de 2012⁵) où un reproche était déjà fait quant au temps de trajet. En effet, celui-ci peut atteindre plus de deux heures par trajet. Malgré certains efforts, la même problématique est toujours d'actualité en 2019 comme l'a expliqué Delphine Chabbert⁶ devant l'Assemblée de la Commission communautaire française au Parlement francophone bruxellois:

³ Enseignement consacré aux élèves atteint de troubles spécifiques des apprentissages au niveau du langage, de la parole, de la lecture, de l'écriture ou encore du calcul.

⁴ Limbourg C. (2008) *Le transport scolaire des enfants handicapés*

<http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/Enseignement/Documents/Des%20convoyeurs%20de%20transport%20scolaire%20au%20service%20de%20l%27%C3%A9ducation.pdf> consulté le 03/12/2019

⁵ Bourdeauducq C. (2012) *Des convoyeurs de transport scolaire au service de l'éducation*

<http://www.asph.be/SiteCollectionDocuments/Analyses%20et%20etudes/2012%20Anysurfer/27%20Des%20convoyeurs%20de%20transport%20scolaire%20au%20service%20de%20l.pdf> consulté le 29/11/2019

⁶ Membre du Parlement de la Région de Bruxelles-Capitale et membre du Parlement de la communauté française

« À Bruxelles, certains enfants quittent leur maison avant 7 heures pour n'y revenir qu'à 18 heures. Ils passent ainsi, simplement pour se rendre à l'école, plus de 4 heures dans un bus dans lequel ils ne peuvent pas se reposer »⁷.

Ces temps de trajets ont un impact sur le bien-être des enfants, sur les activités extrascolaires possibles (l'enfant passant 4 heures dans les transports par jour en plus de ses heures de cours n'a pas toujours le temps ou l'énergie de pratiquer d'autres activités) et sur leur capacité et envie d'apprendre (la fatigue et l'inconfort liés aux trajets ne les mettant pas dans des conditions optimales d'apprentissage).

« Ils sont souvent contraints d'aller dans une école loin de chez eux. En effet, ces établissements sont peu nombreux et il est, en outre, souvent difficile de trouver une école adaptée à leurs besoins propres. Par conséquent, les parents sont obligés soit d'amener eux-mêmes leurs enfants à l'école - ce qui n'est pas toujours possible quand ils travaillent par exemple -, soit de faire appel à un service de transport scolaire public. C'est là que le bât blesse »⁸.

Développer l'inclusion dans les écoles dites ordinaires aurait entre autres comme avantage, à terme, de réduire l'utilisation des transports scolaires aux seuls enfants ayant une nécessité absolue de poursuivre un enseignement spécialisé et à ceux qui n'ont pu s'inscrire dans une école à proximité par faute de place dans les écoles⁹. Ceux-ci pourraient se réorganiser tant au niveau de la sécurité (un accompagnant minimum) que de l'efficacité des circuits effectués, rendant les trajets plus effectifs et plus courts.

D'autres avantages non négligeables à prendre en compte seraient que les enfants en situation de handicap pourraient utiliser ce temps supplémentaire, non utilisé pour les trajets scolaires, pour profiter des activités extrascolaires. Chaque enfant devrait pouvoir avoir le choix de pratiquer une activité inclusive culturelle, artistique, sportive, avoir du temps libre, ou autre pour son simple plaisir et son développement, tant bien personnel qu'interrelationnel et social.

Il est malheureux que des parents se retrouvent à devoir abandonner une partie de leur temps de travail, si pas plus, pour que leur(s) enfant(s) ne souffrent pas outre mesure de cette situation. Ils y perdent une partie de leur rentrée d'argent qui est pourtant plus que nécessaire dans la plupart des familles dont au moins un membre est en situation de handicap, étant donné qu'elles doivent faire

⁷ Compte rendu de la séance plénière du vendredi 4 octobre 2019. Parlement francophone bruxellois (Assemblée de la Commission communautaire française). Intervention de Chabbert D. (2019). *Le transport scolaire des enfants en situation de handicap vers les écoles spécialisées.* <https://www.parlementfrancophone.brussels/documents/compte-rendu-de-la-seance-pleniere-du-4-octobre-2019/document> consulté le 27/11/2019

⁸ Ibidem

⁹ Voir la note informative de la conférence de presse de rentrée publiée par l'UFAPEC le 28 août 2018 et qui explicite les complications liées au manque de place et au décret inscription : <http://www.ufapc.be/positions-de-l-ufapc/20180828-position-inscriptions.html>

face à des dépenses supplémentaires à celles de toute autre famille (médecin, logopède, kinésithérapeute, traitements ...). Cela entraîne un accroissement des risques de tomber ou de perdurer dans la précarité financière. Il nous semble important de garder également à l'esprit que le travail ne représente pas uniquement une rentrée financière, mais bien une manière de rompre l'isolement et de maintenir des relations sociales. De plus, le choix d'abandonner – en partie ou pleinement – un travail ne constitue pas un réel choix, mais bien la conséquence, de politiques qui ne donnent pas de réponses suffisantes à ces situations, de manière à pouvoir exercer un réel choix vis-à-vis d'une vie professionnelle.

Choisir entre son travail et le bien-être des enfants ne devrait pas avoir à se faire. C'est, selon notre association, aux politiques de répondre à ces questions par des biens et services qui permettent de maintenir ou développer une vie sociale et professionnelle de qualité pour les parents et les enfants.

Selon nous, réorganiser les transports scolaires est une priorité absolue dans l'immédiat afin de permettre aux enfants de bénéficier d'une vie la plus inclusive possible. À plus long terme, développer les écoles inclusives est une nécessité pour un futur plus serein pour chacun. En effet, nous prônons avec conviction, notamment dans notre mémorandum, une inclusion universelle ; l'enjeu est sociétal, commun et universel¹⁰. Insister sur l'inclusion dès le début de la vie est une façon d'ouvrir une porte vers une inclusion globale à plus long terme, ce n'est que la naissance d'une vague qui viendrait submerger notre société et la rendrait plus équitable pour tous. Nous sommes formellement contre toute forme de ségrégation.

Le permis de conduire, un enfer à subir

Une fois le cap de l'enfance et de l'adolescence passé, chacun aspire à plus d'autonomie selon nos moyens. Obtenir son permis de conduire est une des grandes opportunités pour en gagner : ne plus devoir dépendre d'une tierce personne pour se déplacer, d'autant plus vers des lieux non ou difficilement accessibles en transports en commun¹¹.

Pourtant, encore une fois, les personnes en situation de handicap se retrouvent confrontées à des obstacles qui les freinent dans leur envie et leur besoin d'acquérir leur autonomie.

¹⁰ Association Socialiste de la Personne Handicapée (2019) *Mémorandum*, page 8 et 9

http://www.aspbe.be/SiteCollectionDocuments/Memorandum_ASPH_2019.pdf consulté 13 mars 2020

¹¹ Nous nous concentrons dans la présente analyse sur la question du permis de conduire. La question des transports en commun a déjà fait l'objet de précédentes analyses, notamment deux réalisées en 2018 :

<http://www.aspbe.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/Accessibilite/Pages/2018-mobilite-enjeu-STIB.aspx>

<http://www.aspbe.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/Accessibilite/Pages/2018-offre-transports-PMR.aspx>

Permis théorique

Une personne dysphasique¹² nous a interpellés après avoir essayé toutes les solutions qui lui étaient offertes pour passer son permis de conduire théorique, allant des cours d'auto-école à la session spéciale ralentie (prévue par l'arrêté royal du 23 mars 1998)¹³. Sa situation nous permet de revenir sur la complexe question de l'acquisition du permis pour les personnes en situation de handicap, de maladie grave ou invalidante.

Ces sessions prévoient un temps de lecture, par l'examinateur, de chaque énoncé des réponses qui sont proposées. Les participants peuvent interroger l'examinateur si une incompréhension subsiste. Une fois ces deux premiers temps passés, l'examinateur lance le chronomètre et les participants ont 30 secondes pour répondre à la question.

Si c'est déjà un pas vers l'accessibilité du permis de conduire, dans certaines situations, cela ne suffit pas et les aménagements raisonnables proposés (accompagnement par un logopède, possibilité de relire les questions et de changer les réponses une fois l'examen terminé ...) aux différents organismes de permis sont systématiquement refusés, sous prétexte que ces cessions spéciales sont déjà prévues par l'Arrêté royal et que celui-ci ne reprend d'autres mesures en son texte.

Pourtant, si on lit cet arrêté royal, un peu plus loin, on peut constater que le candidat qui ne connaît aucune des langues française ou allemande peut passer l'examen avec l'assistance d'un interprète désigné parmi les traducteurs-jurés¹⁴. Les candidats présentant un handicap auditif peuvent, eux, se faire assister par un interprète en langue des signes jurés¹⁵. Sur le site de l'UPTIA¹⁶, il est même stipulé que ces examens avec interprète juré sont systématiquement enregistrés afin de pouvoir juger de toute anomalie dans la traduction des questions et l'accompagnement des candidats¹⁷.

Dès lors, dans quelle mesure ne serait-il pas possible de faire de même pour des accompagnateurs autres que des interprètes, mais qui permettraient à chaque individu avec ses besoins spécifiques de prétendre aux mêmes chances de réussite que tout le monde ? S'il existe des situations où être en possession d'un permis de conduire peut-être dangereux aussi bien pour la personne que pour autrui, il existe surtout des situations où les personnes en situation de handicap ont besoin de pouvoir l'obtenir. Il nous semble donc indispensable, à l'image d'un élève qui se verrait offrir un

¹² Selon l'Association de Parents d'Enfants Aphasiques et Dysphasiques qui reprend la définition de Benton (1964), « La dysphasie est un déficit spécifique du langage, caractérisé par des problèmes graves de la compréhension et/ou de l'expression du langage parlé, en l'absence de perte auditive, de déficience mentale ou d'un trouble émotionnel ». Il s'agit d'un trouble qui persiste dans le temps et entrave le développement de l'individu sur les plans sociaux, scolaires et professionnels.

¹³ Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, M.B., 30 mars 1999, art. 32 §5

¹⁴ Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, M.B., 30 mars 1999, art. 32 Région wallonne §3

¹⁵ Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire, M.B., 30 mars 1999, art. 32 Région wallonne §3

¹⁶ Union Professionnelle de, pour et par les Traducteurs et Interprètes Assermentés

¹⁷ UPTIA (2017).*l'examen de conduite théorique et les interprètes à Bruxelles – question parlementaire de Barbara d'Ursel-de Lobkowicz* <https://bbvt.be/fr/info/l-examen-de-conduite-theorique-et-les-interpretes-a-bruxelles-2> Consulté le 04/12/2019

aménagement raisonnable pour pouvoir suivre sa formation dans des conditions optimales, d'adapter les examens du permis théorique à la spécificité de chaque handicap/situation. Une fois de plus, cela illustre le fait que c'est l'environnement qui limite l'inclusion de la personne en situation de handicap.

Lorsque des professionnels de la santé attestent d'une situation particulière, demandant une réponse adaptée, il nous semble justifié et justifiable de proposer des mesures individuelles qui répondent effectivement à cette situation particulière.

Nous déplorons à nouveau que l'environnement ne soit pas plus adapté de manière générale et enferme les personnes en situation de handicap, les conduisant petit à petit vers une exclusion sociale prononcée, ce qui ne fait que renforcer les inégalités déjà trop présentes (accès à l'enseignement, la formation, l'emploi, la vie culturelle et les loisirs, etc.). À ce titre, nous avons interpellé les ministres compétents qui, à ce jour, n'ont toujours donné aucune réponse quant à la problématique et notre interpellation.

Permis pratique

Une fois le permis théorique obtenu, l'accès à l'examen pratique et l'obtention du permis en lui-même restent des processus auxquels s'ajoutent des démarches administratives supplémentaires à ce que toute personne doit normalement effectuer dans ce cas.

Pour pouvoir obtenir un permis, les personnes en situation de handicap, de maladie grave ou invalidante doivent démontrer qu'elles sont aptes à la conduite en passant des examens médicaux au CARA¹⁸. Cet organisme va déterminer sous quelles conditions (la zone de conduite autorisée, les aménagements du véhicule à réaliser ...), ces personnes pourront conduire.

Une fois cet examen passé, si des aménagements spécifiques sont nécessaires, la personne en situation de handicap va devoir adapter son véhicule. Ces aménagements ont bien souvent un coût conséquent. Bien qu'une aide financière puisse être apportée¹⁹ pour toute personne en situation de

¹⁸ Le Centre d'Aptitude à la Conduite et d'Adaptation des Véhicules (en abrégé : CARA) évalue l'influence que peut avoir une diminution des capacités fonctionnelles sur l'aptitude à la conduite d'une personne.

<https://www.vias.be/fr/particuliers/cara/>

¹⁹ Par l'AVIQ pour les personnes résidant en Région Wallonne et par le Phare pour celles résidant dans la Région de Bruxelles-Capitale. Vous pouvez trouver des informations sur les différentes aides apportées par ces deux organismes sur leurs sites respectifs :

<https://www.aviq.be/handicap/>
<https://phare.irisnet.be/>

handicap reconnue par l'AViQ ou le Phare (de moins de 65 ans) lors de l'introduction de la demande²⁰
²¹, cela entraîne des démarches administratives supplémentaires.

Ces démarches sont d'autant plus lourdes lorsque la reconnaissance n'est pas encore octroyée. La personne doit tout d'abord se rendre auprès de l'organisme de sa région, obtenir une reconnaissance pour son handicap et à partir de là seulement, une aide financière lui sera octroyée.

Toutefois, nous constatons souvent que les reconnaissances médicales ne sont pas toujours aussi simples à obtenir qu'il n'y paraît. Qu'en est-il des situations où le CARA exige une adaptation spécifique et que la personne n'est pas en mesure d'obtenir une aide pécuniaire pour aménager son véhicule ? Et pour les personnes souhaitant éviter les démarches administratives lourdes et longues relatives à la reconnaissance du handicap ? Ces deux types de publics devront financer l'aménagement demandé par le CARA par eux-mêmes ou se passer de leur permis de conduire.

Si on part du postulat que le CARA est apte à déterminer quelles sont conditions et restrictions d'accès au permis B, nécessaires à chaque personne ayant un handicap ou une affliction pouvant porter à la sécurité routière, ne serait-il pas intéressant que les organismes en charge de la reconnaissance dudit handicap travaillent de concert avec le CARA ? En effet, certains aménagements repris dans les conditions sont coûteux, mais néanmoins indispensables, car ils (au CARA) estiment que la personne ne pourrait conduire sans. De l'autre côté, l'AVIQ et le Phare sont les organismes en mesure d'aider au financement desdits aménagements, mais ceux-ci ne peuvent être octroyés que s'ils (l'AVIQ ou le Phare) reconnaissent le besoin indispensable d'un tel aménagement. Lorsque le premier exige que la personne ne soit pas en mesure de payer l'aménagement de lui-même, mais que le second refuse la reconnaissance, nous nous retrouvons dans une situation paradoxale, limitant l'accès à l'autonomie pour les personnes en situation de handicap.

D'autre part, il nous semble important que la personne soit correctement informée de tout cela avant d'entamer toutes ces procédures, car la lourdeur des démarches n'est pas anodine. Si nous nous retrouvons, actuellement dans une partie de ping-pong entre les différents organismes, nous espérons que des ponts pourront être faits entre ceux-ci pour éviter ce renvoi à l'autre perpétuel.

²⁰ Pour l'**AVIQ** : Arrêté du Gouvernement wallon du 13 mars 2014 modifiant certaines dispositions du chapitre V du titre VII du livre V de la deuxième partie du Code réglementaire wallon de l'action sociale et de la santé relatif à l'aide individuelle à l'intégration.

Art. 787 « Pour la personne handicapée ayant atteint l'âge de soixante-cinq ans au moment de l'introduction de la demande d'intervention, celle-ci ne peut être accordée que si les frais découlent directement du handicap constaté par l'AWIPH avant l'âge de soixante-cinq ans. »

Récupéré de http://www.ejustice.just.fgov.be/doc/rech_f.htm, consulté le 02/01/2020

²¹ Pour le **Phare** : Décret relatif à l'inclusion de la personne handicapée du 17 janvier 2014

Art. 6 « Les bénéficiaires des dispositions du présent décret doivent répondre aux conditions suivantes :

1° ne pas avoir atteint l'âge de 65 ans accomplis au moment de l'introduction de la demande d'admission ; [...]»

Récupéré de <https://phare.irisnet.be/espace-pro/r%C3%A9glementation/r%C3%A9glementation-applicable-cocof/>, consulté le 02/01/2020

Une fois tous les accords reçus après avoir passé les examens médicaux et avoir effectué les modifications nécessaires sur son véhicule, la personne en situation de handicap doit faire homologuer les différentes modifications.

Ces démarches réalisées, la personne n'est toujours pas sûre de réussir son permis de conduire. Si elle n'a pas la possibilité d'obtenir un véhicule correspondant aux conditions du CARA, elle n'aura pas pu s'entraîner à la conduite tout du long de cette procédure. Ces démarches sont laborieuses et énergivores, pouvant mener à un découragement de certaines personnes quant à l'avancée de leurs procédures. Elles finissent par ne plus comprendre pour quels examens elles sont convoquées ni si cela finira par porter ses fruits.

Si toutes ces étapes peuvent être nécessaires pour démontrer que les personnes ne seront pas un danger pour elles-mêmes et pour autrui sur la route, il est nécessaire que les différents organismes s'accordent entre eux pour alléger les démarches à réaliser et faciliter les aménagements à prévoir.

Permis de conduire en poche, égalité et liberté ?

Nous avons abordé les difficultés pour obtenir le permis de conduire. Certaines personnes arrivent malgré tout, et heureusement, à l'obtenir, leur conférant un semblant de liberté. Le parcours du combattant ne se termine pas pour autant ; les personnes en situation de handicap se retrouvent confrontées continuellement au jugement des autres.

Il peut s'agir de personnes pensant, arbitrairement, qu'une personne qui ne peut tenir debout toute seule, ne devrait pas être autorisée à conduire ou d'autres étant tout simplement ignorantes de la difficulté rencontrée dans le cas notamment de certains handicaps invisibles.

«Les personnes en situation de handicap invisible se trouvent dans un processus [tout à fait inverse] qui les engage dans un double combat : celui de lutter à la fois contre leurs difficultés au quotidien, mais également de lutter contre le regard des autres rempli de jugement. Les perceptions que chacun a du handicap sont limitées et engendrent des comportements inappropriés dans l'approche que l'on a de ces personnes. Ceci pose un réel problème d'inclusion, d'acceptation de l'autre différent sur base d'une non-connaissance de ces vécus autres »²².

Ce court extrait, tiré d'une production de l'ASPH, nous montre bien la complexité du handicap lorsqu'il existe dans le regard de l'autre. N'est-ce pas, au final, ce regard qui façonne le handicap, le rendant acceptable ou non ? Ce regard normé peut pourtant avoir des répercussions importantes sur la vie de chaque personne.

²² De Schepper M. (2018) *Handicap Invisible : faut-il un stigmate pour être reconnu-e ?*

<http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/LivresBrochuresActesColloques/Brochures/Documents/Fascicule-handicap-invisible.pdf>, consulté le 17/03/2020

Dans le cadre de cette analyse, nous ne développerons pas plus la perspective liée au regard de l'autre, en regard du handicap invisible (que peuvent être les maladies graves ou invalidantes). Néanmoins, il ne serait pas judicieux de l'éloigner totalement, car la question mérite amplement d'être posée.

En effet, nous sommes régulièrement en contact avec des personnes souffrant de maladies ou de handicap invisible telles que le SED²³, la fibromyalgie ou encore le SFC²⁴, par exemple. Ces personnes peuvent bénéficier d'aménagements, tels qu'une carte de stationnement, qui leur permet de jouir d'une certaine autonomie même dans les périodes compliquées. Certaines nous affirment n'oser utiliser leur carte que dans ces périodes particulières alors que l'utiliser au quotidien pourrait sensiblement aider à les maintenir dans un état de santé stable parce que le regard de l'autre devient insupportable.

Nous souhaiterions dès lors laisser la porte ouverte à de futures réflexions : dans ces situations, ces personnes ont parfois réussi à obtenir une carte de stationnement, même s'il leur a fallu lutter pour l'obtenir, mais aussi un parcours long et pénible en tant que passager d'un bus scolaire, l'obtention d'un permis théorique, ensuite le permis pratique, avec toujours cette vision d'une normalité portée par notre société peu inclusive à l'égard des personnes en situation de handicap. Ces dernières sont trop peu pensées comme des membres à part entière de la société et se retrouvent de facto dépendantes. Dépendantes d'organismes, du politique, mais aussi – et sans aucun doute – dépendantes du regard de l'autre ! Nous devons repenser la normalité. Cette absence de reconnaissance et de soutien complexifie indéniablement l'inclusion des personnes en situation de handicap à tous les âges et à toutes les étapes de la vie. Sommes-nous en train de vivre une inclusion subordonnée aux dynamiques de légitimation par notre société et nos politiques ?

Qui sommes-nous donc, nous, passants valides ou moins valides, pour juger de l'état de besoin ou de nécessité d'une personne à posséder et utiliser une carte de stationnement et de se parquer sur les emplacements réservés ? Se sentent-elles toujours à l'aise d'emprunter leur véhicule ? Que revêt le terme mobilité pour elles et dans quelle optique et perspective l'abordent-elles ?

Une autonomie à deux vitesses

Les personnes en situation de handicap ne demandent rien de plus que de pouvoir accéder, comme tout le monde, à différents espaces publics, à des évènements culturels, à un emploi, à un enseignement de qualité, etc. Pourtant, la grande majorité des aides à la mobilité ne se décline qu'autour d'un prisme premier axé sur les soins de santé. De plus, s'il va de soi que l'accès aux soins

²³ Syndrome d'Ehlers Danlos

²⁴ Syndrome de Fatigue Chronique

de santé est essentiel, nous avons déjà identifié lors de précédentes analyses que celui-ci n'est pas assez effectif, compte tenu d'un nombre conséquent de barrières²⁵.

La mobilité est une question essentielle. Au quotidien, le CAWAB²⁶, dont fait partie l'ASPH, milite pour une accessibilité plurielle renforcée. Nous continuons à croire que tous les efforts d'accessibilité réalisés dans les centres de loisirs, les infrastructures communales, les organismes de formation, les commerces ou les lieux de travail pour ne citer qu'eux sont pratiquement vains si nous ne travaillons pas dans le même temps l'accès à ceux-ci. Séparer la question de la mobilité des politiques d'inclusion est une erreur que nous ne pouvons plus commettre, malgré les difficultés politiques que cela engendre (compétences à différents niveaux de pouvoir, par exemple).

Une fois la question de la mobilité liée à celle de l'accessibilité, les projets peuvent être menés de manière cohérente. Dans le cas de la présente analyse, travailler conjointement la question des transports scolaires et les démarches d'inclusion scolaire permettrait d'assurer aux enfants un enseignement de qualité, en tout point. De même, l'acquisition d'un permis B dans le but de favoriser l'autonomie d'une personne ne doit pas être freinée par des aménagements peu adaptés ou (très) difficiles d'accès. Une politique ne doit pas en freiner une autre, au risque de ne pas aboutir à l'objectif fixé...

²⁵ Pour plus d'information, nous vous invitons à lire les études suivantes en rapport avec l'accessibilité, réalisées par l'ASPH :

<http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/sante-et-ethique/Pages/2019-barrieres-acces-soins-de-sante.aspx>
<http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/sante-et-ethique/Pages/2019-accessibilite-soins-de-sante-un-leurre.aspx>
<http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/sante-et-ethique/Pages/2019-renoncement-soins-de-sant%C3%A9.aspx>

²⁶ Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles <https://cawab.be/>

L'Association Socialiste de la Personne Handicapée

L'ASPH – **Association Socialiste de la Personne Handicapée** — défend les personnes en situation de handicap et/ou atteintes de maladie grave et invalidante, quels que soient leur âge ou leur appartenance philosophique.

Véritable syndicat des personnes en situation de handicap depuis 100 ans, l'ASPH agit concrètement pour **faire valoir les droits de ces personnes** : lobby politique, lutte contre toutes formes de discriminations, campagnes de sensibilisations, services d'aide et d'accompagnement, etc.

Nos missions

- Conseiller, accompagner et défendre les personnes en situation de handicap, leur famille et leur entourage
- Militer pour plus de justice sociale
- Informer et sensibiliser le plus largement possible sur les handicaps et les maladies graves et invalidantes
- Informer le public sur toutes les matières qui le concernent
- Promouvoir l'accessibilité et l'inclusion dans tous les domaines de la vie

Nos services

Un contact center

Pour toute question sur le handicap ou les maladies graves et invalidantes, composez le **02/515 19 19** du lundi au jeudi de 8h30 à 15h et le vendredi, de 8h30 à 11h.

Handydroit®

Service de défense en justice auprès des juridictions du Tribunal du Travail. Handydroit® est compétent pour les matières liées aux allocations aux personnes handicapées, aux allocations familiales majorées, aux reconnaissances médicales, aux décisions de remise au travail et aux interventions octroyées par les Fonds régionaux.

Handyprotection

Pour toute personne en situation de handicap ou avec une maladie grave et invalidante, l'ASPH dispose d'un service technique spécialisé dans le conseil, la guidance et l'investigation dans le cadre des législations de protection de la personne handicapée.

Cellule Anti-discrimination

L'ASPH est un point d'appui UNIA (anciennement Centre pour l'Égalité des Chances) en ce qui concerne les situations discriminantes « handicap » afin d'introduire un signalement (plainte). Ex : votre compagnie d'assurance vous refuse une couverture, car vous êtes atteint d'une maladie chronique ? Elle vous propose une surprime ? Elle supprime votre police familiale en raison du handicap de votre enfant ou de votre partenaire ? Faites-nous-en part, nous assurerons le relais de votre situation.

Handyaccessible

Notre association dispose d'un service en accessibilité compétent pour :

- Effectuer des visites de sites et proposer des aménagements adaptés
- Analyser des plans et vérifier si les réglementations régionales sont respectées
- Auditer les festivals et bâtiments selon les normes « Access-i »
- Proposer un suivi des travaux pour la mise en œuvre de l'accessibilité

Contact

ASPH – Rue Saint-Jean 32/38 – 1000 Bruxelles

Tél. 02/515 02 65 — asph@solidaris.be