

Accessibilité des transports en commun aux personnes à mobilité réduite

**Recommandations adressées à la Région wallonne
dans le cadre du contrat de gestion 2011-2015.**

Octobre 2010

1. Dispositions légales applicables :

I. Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées ratifiée par la Belgique en juillet 2009 et entrée en vigueur le 1^{er} août 2009. **Celle-ci stipule (notamment) en son article 9 Accessibilité :**

1. *« Afin de permettre aux personnes handicapées de vivre de façon indépendante et de participer pleinement à tous les aspects de la vie, les États Parties prennent des mesures appropriées pour leur assurer, sur la base de l'égalité avec les autres, l'accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et à la communication, y compris aux systèmes et technologies de l'information et de la communication, et aux autres équipements et services ouverts ou fournis au public, tant dans les zones urbaines que rurales. Ces mesures, parmi lesquelles figurent l'identification et l'élimination des obstacles et barrières à l'accessibilité, s'appliquent, entre autres :*
 - a) *Aux bâtiments, à la voirie, aux transports et autres équipements intérieurs ou extérieurs, y compris les écoles, les logements, les installations médicales et les lieux de travail;*
 - b) *Aux services d'information, de communication et autres services, y compris les services électroniques et les services d'urgence.*
2. *Les États Parties prennent également des mesures appropriées pour :*
 - a) *Élaborer et promulguer des normes nationales minimales et des directives relatives à l'accessibilité des installations et services ouverts ou fournis au public et contrôler l'application de ces normes et directives;*
 - b) *Faire en sorte que les organismes privés qui offrent des installations ou des services qui sont ouverts ou fournis au public prennent en compte tous les aspects de l'accessibilité par les personnes handicapées;*
 - c) *Assurer aux parties concernées une formation concernant les problèmes d'accès auxquels les personnes handicapées sont confrontées;*
 - d) *Faire mettre en place dans les bâtiments et autres installations ouverts au public une signalisation en braille et sous des formes faciles à lire et à comprendre. »*

II. Directive 2001/85/CE du Parlement européen et du Conseil du 20 novembre 2001 Concernant des dispositions particulières applicables aux véhicules destinés au transport des passagers et comportant, outre le siège du conducteur, plus de huit places assises, et modifiant les directives 70/156/CEE et 97/27/CE.

Cette directive concerne essentiellement l'adaptation des véhicules : « *Les véhicules de la classe I doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les utilisateurs de fauteuils roulants, conformément aux prescriptions techniques définies à l'annexe VII.* » (art.3)

Cependant elle précise en préambule : « Si l'objectif principal de la présente directive est de garantir la sécurité des passagers, il est également nécessaire de prévoir des prescriptions techniques en matière d'accessibilité des véhicules visés par la présente directive pour les personnes à mobilité réduite, conformément à la politique de la Communauté en matière sociale et dans le domaine des transports. Il convient de tout mettre en œuvre pour améliorer l'accessibilité de ces véhicules. À cette fin, l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite peut être réalisée soit par des solutions techniques appliquées au véhicule, comme prévu par la présente directive, soit par une combinaison de ces solutions avec une infrastructure locale appropriée garantissant l'accès aux personnes en fauteuil roulant. »

A ce jour la région n'a pas transposé complètement cette directive. Ce défaut de transposition pourrait engendrer la condamnation de la région wallonne¹ ou permettre à un particulier de se pourvoir devant la Cour constitutionnelle pour

¹ Le principe de l'applicabilité directe d'une règle de droit international présuppose que cette règle soit à même de conférer directement des droits aux individus de chaque état membre dont ils puissent se prévaloir devant les tribunaux de cet état, même en l'absence de mesure interne d'exécution de la norme internationale. Ainsi, à partir du moment où le délai de transposition est dépassé sans qu'une transposition adéquate ne soit réalisée par un Etat, les dispositions des directives européennes peuvent être directement applicables pour autant que les mesures qu'elles contiennent soient suffisamment claires et précises et qu'elles créent une obligation inconditionnelle à charge de l'Etat. Il appartiendra aux tribunaux et en dernier ressort à la Cour de Justice des Communautés européennes de décider du caractère inconditionnel, clair et précis des dispositions à appliquer. L'applicabilité directe des directives ne jouera cependant que contre les organes de l'état (ex : les pouvoirs publics) qui est en défaut de transposition. Le principe d'applicabilité directe ne sera donc d'aucune utilité dans le cas de litiges contre des particuliers ou des organisations qui ne sont pas des pouvoirs publics. Néanmoins, l'état lui-même pourra être tenu de dédommager les particuliers de la perte ou du dommage encouru en raison de la violation du droit communautaire. Ce sera le cas quand la disposition qui a été violée est destinée à conférer des droits aux particuliers en question, si la violation est sérieuse (ce qui est le cas en cas de défaut de transposition) et si il existe un lien de causalité entre la violation et le dommage encouru par les personnes en question .

violation des principes constitutionnels d'égalité et de non-discrimination².

III. Décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination, modifié par le décret du 19 mars 2009

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^{er}-9°). Les transports publics régionaux entrent bien sous ce champ d'application³.

² Le principe général d'égalité et de non discrimination est contenu dans les articles 10 et 11 de la Constitution. Ces articles garantissent l'égalité de tous les citoyens dans la jouissance des droits et libertés consacrés par la Constitution, par le droit international et par les principes généraux du droit. Il est traditionnellement affirmé que la consécration constitutionnelle des droits fondamentaux a pour objectif essentiel d'obliger les pouvoirs publics à garantir leur protection et donc qu'il n'y a pas d'application directe des droits constitutionnels dans les rapports entre les particuliers : un particulier discriminé ne pouvant dès lors pas invoquer les articles 10 et 11 de la Constitution devant les tribunaux. Néanmoins, aujourd'hui, la jurisprudence et une partie de la doctrine semblent admettre de manière de plus en plus claire que ces articles puissent être invoqués dans les rapports entre les particuliers². Ceci semble en outre ressortir également d'un arrêt récent de la Cour d'Arbitrage elle-même, invitant dans le cas d'espèce, des médecins hospitaliers à se prévaloir eux-mêmes devant les tribunaux lorsqu'ils sont confrontés à une réglementation générale d'un hôpital privé qui les traite de manière discriminatoire. Arrêt 117/2003 du 17 septembre 2003. Voyez aussi en ce sens: J-F Romain, " Des principes d'égalité, d'égalité de traitement et de proportionnalité en droit privé", rev. Dr. ULB, 2002, p.225; M. Tison, "L'égalité de traitement dans la vie des affaires sous le regard du droit belge", J.T.2002, p.699 et les développements de S. Van Drooghenbroeck, dans " La loi du 25 février 2003 tendant à lutter contre la discrimination: les défis d'une "horizontalisation" des droits de l'Homme", APT., 2003, p.8 et s.

³ Les travaux préparatoires du décret wallon évoquent le fait que le transport scolaire visé à l'article 4 de la loi du 29 mai 1959 doit être inclus dans la fourniture de biens et services au sens du décret. Projet de décret modifiant, en ce qui concerne le champ d'application, le décret du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination, en ce compris la discrimination entre les femmes et les hommes en matière d'économie, d'emploi et de formation professionnelle, commentaire des articles, Doc. PW. Sess. 2008-2009, n° 923 /1, p. 3.

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*.

L'accessibilité, au sens strict, du bâti, des transports et de ses infrastructures ne relève pas directement des législations anti-discrimination. En revanche, l'inaccessibilité d'un bâtiment ou d'un moyen de transport peut avoir comme conséquence pour une personne handicapée qu'elle ne puisse utiliser ces services de type public. Les alternatives proposées à ces services (le transport de porte à porte, les taxis) ne sont pas à considérer comme des aménagements raisonnables : ils sont ou trop coûteux ou ne présentent pas les garanties d'un usage autonome et flexible au même titre que les transports publics. Les aménagements raisonnables doivent effectivement répondre à certains critères tels que l'efficacité (l'aménagement doit apporter une amélioration concrète), l'égalité (il doit permettre une utilisation égale des services par rapport aux personnes qui n'ont pas de handicap), l'autonomie et la sécurité.

Par conséquent, le fait qu'un service de bus ne soit pas accessible peut effectivement amener à une situation discriminatoire pour les personnes en situation de handicap en vertu du décret wallon du 6 novembre 2008 relatif à la lutte contre certaines formes de discrimination, modifié par le décret du 19 mars 2009.

En vertu de ce décret, le Centre pour l'égalité des chances et la lutte contre le racisme, 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.

2. Constats :

1. Depuis la directive européenne adoptée en 2001, la SRWT achète des bus adaptés : plancher bas, agenouillement, lame manuelle ou électronique. De ce fait plus de 50 % des bus sont aujourd'hui utilisables par un chaisard. Au rythme du renouvellement des véhicules, l'adaptation totale du parc est attendue pour 2016.
2. Bien que les bus soient équipés à leur intention, les utilisateurs de chaise roulante s'en voient refuser l'accès. Désormais les associations et le Centre le constatent, les obstacles sont principalement d'ordre organisationnel.
3. Le nombre de lignes adaptées permettant aux chaisards d'emprunter les bus en toute autonomie reste dérisoire : 5 à Liège (dont certaines très partiellement), 2 à Namur, 1 à Mons, rien à Charleroi, ni en Brabant wallon.
4. Les sociétés privées qui exploitent des lignes régulières (les "loueurs") ne sont soumises à aucune obligation en matière d'accessibilité ni de formation des chauffeurs.
5. L'information des personnes à besoins spécifiques fait défaut, tant à destination des personnes sourdes ou handicapées mentales ; de même, aucun bus du réseau n'est équipé d'un système d'annonce sonore des arrêts afin d'aider les personnes mal et non voyantes.
6. Le site www.infotec.be n'est pas accessible aux personnes handicapées de la vue. Il ne répond pas aux standards en la matière.
7. Le système de transport de porte à porte en véhicule adapté aux PMR souffre encore de nombreux dysfonctionnements : peu de service en soirée et le week-end, limitation des zones desservies, disparité des tarifs, sous exploitation de la capacité des services, délais de réservation excessif, non-fiabilité du service...

3. Recommandations :

La qualité de l'accessibilité des transports en commun dans plusieurs pays européens prouve que, moyennant une politique volontariste, l'organisation du service en Wallonie pourrait nettement s'améliorer. Ainsi, on notera, entre autres, que :

- Toutes les lignes de bus de Paris sont accessibles aux chaisards ;
- Les bus de Grenade s'agenouillent systématiquement aux arrêts, ce qui facilite l'embarquement pour tout le monde ;
- À Bern ou à Berlin, il est prévu que les chauffeurs procurent leur aide à l'embarquement ou au débarquement ;
- À Berlin, dans la vallée de Chamonix ou à Thessalonique, les arrêts sont annoncés oralement...

En conséquence, pour le Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles (CAWaB), le Centre pour l'Égalité des Chances, le Collectif mobilité de Liège, le collectif accessibilité de Namur et de nombreuses autres associations représentatives des personnes handicapées, le contrat de gestion entre la Région wallonne, la SRWT et le Groupe TEC doit, dans le respect des législations qui visent à faire tomber toute forme de discrimination, contenir des objectifs ambitieux, précis et chiffrés.

Les recommandations suivantes devraient être traduites dans le nouveau contrat de gestion :

1. Poursuivre l'achat de matériel roulant totalement adapté répondant à un cahier des charges validé par les associations d'utilisateurs PMR et comprenant notamment :

- Le dispositif d'embarquement,
- Une synthèse vocale,
- Une information visuelle et simplifiée,
- ...

2. Poursuivre l'adaptation de lignes de bus complètes - au moins deux par TEC et par an - sur lesquelles les utilisateurs de chaise roulante ainsi que les autres personnes à mobilité réduite sont totalement autonomes et ce, en se rapportant à :

- l'argumentaire des associations fourni au Ministre des Transports le 12 janvier 2007
- le document intitulé « Méthodologie pour l'aménagement d'arrêts d'autobus à l'usage des personnes à mobilité réduite » réalisé par le bureau d'études « L'équerre »
- les fiches 4 à 4.3. du manuel n°10 du MET intitulé « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous » :

Une ligne totalement accessible implique, notamment :

- L'embarquement avec lames électroniques dont la fiabilité est garantie,

- L'adaptation des arrêts
- L'adaptation des cheminements de connexion avec l'environnement.
- ...

3. Sur l'ensemble des autres lignes TEC, permettre sans délai aux chaisards d'emprunter les bus accessibles (qu'ils soient équipés d'une lame électronique ou d'une lame manuelle), moyennant le cas échéant une aide du chauffeur.
4. Dans le cadre de l'utilisation des autres lignes non totalement adaptées, effectuer, dans le courant de 2011, un cadastre complet des arrêts non praticables (accotement en matériaux meubles, trottoirs trop étroit...) et les signaler.
5. Systématiser la formation du personnel à l'accueil des passagers à besoins spécifiques, tant le personnel nouvellement recrutés que les chauffeurs et les stewards déjà en service - formation incluant le maniement du matériel (lame électronique ou manuelle) et organisées avec le concours des associations de PMR. La formation prendra également en compte les besoins des personnes avec handicap sensoriel et les personnes avec handicap mental.
6. Imposer aux loueurs les mêmes obligations que celles imposées aux TEC : accessibilité du matériel roulant, formation du personnel.
7. Assurer l'accessibilité totale du site www.infotec.be, idéalement avec les normes WAI.
8. Transport à la demande :
 - Mieux coordonner les services de transport de porte à porte en véhicule adapté : rechercher les économies d'échelle entre services ainsi qu'avec les autres opérateurs de transport adapté (transport scolaire, notamment).
 - Développer les services de transport de porte à porte, particulièrement en soirée et le week-end.
 - Revoir la pertinence des priorités et de la procédure de réservation.

4. Les signataires de ce document sont :

ABMM Association Belge contre les Maladies neuro-Musculaires asbl
ABP Association Belge des Paralysés asbl
ACCES-A asbl
AFRAHM Association Francophone d'aide aux Handicapés Mentaux asbl
ALH Amicale Liégeoise des personnes Handicapées asbl
Altéo Mouvement de personnes malades, valides et handicapées asbl
AMT Concept Accès et Mobilité pour tous asbl
ANLH Association Nationale pour le Logement des Personnes Handicapées asbl
ASPH Association Socialiste de la Personne Handicapée asbl
AVJ pluriel Service d'Aide à la Vie Journalière asbl
CBPAM Confédération Belge pour la Promotion des Aveugles et Malvoyants asbl
FFSB Fédération Francophone des Sourds de Belgique asbl
GAMAH Groupe d'Action pour une Meilleure Accessibilité aux personnes Handicapées asbl
GEH Groupe d'Entraide pour Hémiplégiques asbl
LA LUMIERE asbl
LES AMIS DES AVEUGLES asbl
LIGUE BRAILLE asbl
L.S.P. La Ligue Belge de la Sclérose en Plaques asbl
LIMC Ligue d'Aide aux Infirmes Moteurs Cérébraux asbl
PASSE-MURAILLE asbl
PATH Psychologie, Aides Techniques, Handicaps asbl
PLAIN-PIED bureau d'études asbl
REVIVRE CHEZ SOI asbl
SEL BLEU plateforme de communication multi sensorielle asbl
SISW Service d'Interprétation des Sourds de Wallonie asbl
TÉLÉ SERVICE LIÈGE asbl
VIEWS Visually Impaired's Educational World Support asbl