[1]

LA MOBILITE AU SEIN DE LA STIB, UN ENJEU PHARE ET D'ACTUALITE POUR LES PERSONNES A MOBILITE REDUITE (PMR)

Christine Bourdeauducq

Analyse ASPH 2018

[1] Photo sur Pixabay

A.S.P.H.

Analyse ASPH 2018 :
Réflexions critiques sur l'actualité politique, sociale, culturelle et économique

Éditrice responsable :
Ouiam Messaoudi - Rue Saint-Jean 32-38 – 1000 Bruxelles

Introduction

Depuis de nombreuses années, la STIB et Bruxelles mobilité travaillent conjointement pour prendre en compte l'accessibilité des différents moyens de transport en région bruxelloise. De nombreux efforts ont été réalisés pour aménager les stations de métro, améliorer les quais et/ou voiries qui les desservent.

Le samedi 1er septembre, en présence de quelques membres du CAWAB, le Roi Philippe a inauguré la nouvelle ligne de tram 9, qui relie la station Simonis à l'UZ Brussel en site propre. Le 29 septembre, c'est la ligne 8 qui était à son tour inaugurée.

Dans ce cadre, malgré de nombreuses avancées dans le domaine de l'accessibilité, l'article 9 de la Convention des nations ONU est-il réellement mis en application ? Les personnes handicapées se verront-elles exclues à nouveau de la société faute de transports en commun accessibles en toute autonomie ?

Contexte

Les difficultés de mobilité ou d'accessibilité nous concernent tous à plus d'un titre. Les personnes en situation de handicap ne sont pas seules concernées, mais font partie des 40 % de la population dites PMR-Personne à mobilité réduite[2], c'est-à-dire les enfants, les personnes âgées, les livreurs, les femmes enceintes, les parents ou grands-parents avec des poussettes, une personne dans le plâtre… Mais suivant le type de handicap de la personne ou de ses difficultés à se déplacer, celle-ci n'aura pas d'autres choix que d'utiliser les transports en commun, soit gratuitement (pour les personnes déficientes visuelles reconnues~~)~~ soit à un prix démocratique pour les autres personnes (Tarif STIB : 2,10 €/voyage).

[3]

La mobilité, c'est pouvoir rendre accessible la chaîne du déplacement : une condition indispensable, mais pas suffisante pour garantir l'accès aux fonctions urbaines.

Afin de garantir l'accès aux diverses activités urbaines, il est nécessaire d'approcher la question de l'accessibilité à toutes les échelles et avec tous les acteurs impliqués dans la planification et la conception de la ville.

[2] Le terme personne à mobilité réduite désigne « toute personne gênée dans ses mouvements en raison de sa taille, de son état, de son âge, de son handicap permanent ou temporaire ainsi qu'en raison des appareils ou instruments auxquels elle doit recourir pour se déplacer. »

.

[3] Définition et illustration : COLLECTIF ACCESSIBILITÉ WALLONIE-BRUXELLES (CAWAB), https://www.cawab.be/Missions-.html

C'est pourquoi, depuis plusieurs années, le CAWAB (Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles) dont l'ASPH est un membre actif, est régulièrement consulté pour remettre des avis, tester les infrastructures, le matériel roulant ou valider les aménagements, mais aussi sensibiliser le personnel, le monde politique aux difficultés rencontrées par les personnes handicapées pour se déplacer en métro, tram ou bus.

Lorsqu'on parle des personnes en situation de handicap, on pense quasi uniquement aux ascenseurs pour les personnes en chaise roulante mais en tant qu'association, nous défendons une accessibilité plurielle, car elle concerne d'autres types de handicap ou d'autres catégories de PMR. Dans le cas des transports en commun, il y a au moins 5 manières d'aborder l'accessibilité.

Les différentes dimensions de l'accessibilité

Dans le cadre de cette analyse, nous n'aborderons que quelques éléments qui touchent spécifiquement 4 aspects de l'accessibilité qui n'ont pas été rencontrés suite à notre analyse sur le terrain lors de l'inauguration des lignes 8 et 9 de la STIB.

L'accessibilité à l'information

C'est souvent oublié, mais l'accessibilité à l'information est élémentaire ! Avant même de pouvoir prendre un transport en commun, toute personne a besoin de rechercher son itinéraire, les horaires… À la STIB, il existe plusieurs possibilités : le site internet, l'application mobile, les panneaux d'information sur les arrêts de bus ou sur les piquets. L'ASPH a analysé les différents outils. La navigation sur le site internet est loin d'être aisée pour les personnes déficientes visuelles, pour les personnes avec une déficience intellectuelle ou avec des troubles cognitifs. De même, dès la parution de la nouvelle application sortie ce jeudi 18 octobre, un de nos affiliés nous interpellait sur l'inaccessibilité de celle-ci sur écran (caractère trop petit, difficulté de navigation). D'autre part, les informations sur Accessibus[4] ne sont pas vraiment intégrées dans l'application, il n'y a pas de possibilité d'introduire une demande suivant son profil (en chaise roulante, déficient visuel…) dans l'option trajet.

Au niveau des panneaux sur les abris bus ou sur les piquets d'arrêts, les informations sont trop hautes pour les personnes en chaise roulante ou de petite taille, illisible pour les personnes déficientes visuelles, car écrit en trop petit ou sans contraste suffisant.

Quant à la signalétique, l'usage de pictogramme cohérent, continu, répondant aux critères d'accessibilité est quasiment inexistant.

[4]Accessibus : La STIB a mis au point AccessiBus, un système de signalétique spécial pour renseigner le degré d'accessibilité des arrêts de bus et assister le conducteur pour le positionnement précis du véhicule.
http://www.asph.be/AuQuotidien/MesDeplacements/STIB/Pages/Interview.aspx
http://www.stib-mivb.be/article.html?l=fr&_guid=d0f0d466-1483-3410-45af-9748427ab131 (A télécharger : mode d'emploi des services – Personnes à besoins spécifiques)

L'accessibilité aux quais

Si nous pouvions nous réjouir des résultats obtenus sur la nouvelle ligne de tram 9, l'accessibilité de la ligne 8, elle, est loin d'être rencontrée.

De gros efforts ont été réalisés pour donner un certain style à la ligne de tram grâce à du mobilier urbain chic, des abords verts et soignés le long de la ligne 8 qui relie le Musée du Tram au Shopping de Woluwé.

Cependant, trois des quatre nouveaux arrêts sont en ligne courbe. L'arrêt Roodebeek constitue à lui seul un réel problème. Alors qu'il se trouve en face d'un centre commercial de plus de 130 commerces, aucun ascenseur ne permet de relier l'arrêt de tram au métro qui se situe juste en dessous. Les PMR sont donc obligées de rester en surface (pas d'accès au métro souterrain). D'autant plus scandaleux que la ligne 8 dessert le siège social de l'ONA (Œuvre Nationale des Aveugles), et aucun quai n'est équipé de dalles podotactiles pour se repérer.

Cette ligne étant également desservie par plusieurs modèles de tram différents, la hauteur des quais idéale, de 31 cm, a été réduite à 28 cm. L'écart entre le quai et le tram est donc augmenté. Un espace trop grand à l'horizontale ou à la verticale ne permet pas à des personnes en chaise roulante ou à des personnes déficientes visuelles avec une canne blanche d'entrer en toute autonomie dans le véhicule. Des rampes d'accès seront donc nécessaires pour y accéder.

À Bruxelles, bon nombre de quais relèvent de la compétence de Bruxelles Mobilité. C'est donc conjointement que la STIB et cet organe public rendent les quais accessibles. La responsabilité est de ce fait partagée. Des choix politiques doivent être posés : Enlève-t-on 2 places de parking pour rendre l'arrêt de tram plus accessible à toutes les PMR ? Priorise-t-on un bout du parc au détriment de l'accessibilité des lieux ? Il est primordial que l'accessibilité soit une priorité. La question des chemins verts et des horizons doit venir dans un deuxième temps !

L'accessibilité au matériel roulant

Quel que soit le type de véhicule offert par la STIB (Tram, Metro, bus), le nombre de places destiné aux PMR est insuffisant de surcroît aux heures de pointe. Cet espace dit « multimodal » est utilisé par des chaises roulantes certes, mais aussi par des poussettes, des caddies, des valises, des vélos… Il est donc parfois impossible aux personnes en chaise roulante d'accéder à cet espace multimodal qui leur est réservé.

De plus, au vu de la croissance de la population de la Région de Bruxelles-Capitale dans les 40 prochaines années[5], mais aussi de la fréquentation croissante du réseau par des personnes en situation de handicap consécutivement à l'amélioration de son accessibilité, cette réalité de manque de place dans les véhicules risque de s'accentuer au cours des prochaines années si le nouveau matériel n'est pas adapté.

[5] La croissance de la population de la Région de Bruxelles-Capitale augmentera de 28 % entre 2016 et 2060 (source : http://www.hrsquare.be/fr/nouvelles/a-quoi-ressemblera-la-population-belge-en-2060 consultée le 23 octobre 2018)

Il faut savoir que la STIB renouvelle ses bus tous les 15 ans et ses trams ou métros tous les 40 ans. Lors du renouvellement des véhicules, il est donc important de prendre en compte cette zone multimodale réservée aux PMR. Celle-ci devrait avoir une superficie plus grande, et ce, suivant le type de véhicule proposé en face de plusieurs portes. Pour que cette zone soit offerte à un plus grand nombre de personnes et dans de meilleures conditions, un cahier des charges précis devrait pouvoir répondre à ces normes d'accessibilité.

D'autres soucis relatifs à la visibilité des véhicules sont constatés par les usagers. La couleur grise des véhicules n'est pas identifiable par des personnes ayant une déficience visuelle. De nombreuses publicités sur les vitres occultent la luminosité. Les personnes déficientes visuelles seront donc plus attentives aux bruits des moteurs. Or, lorsque de nouveaux véhicules hybrides ou à l'électricité circulent depuis cet été, il n'est plus possible pour ces personnes de compenser leur perte de vision par l'audition, car les véhicules électriques sont totalement silencieux. Des annonces sonores et/ou, visuelles commencent à se généraliser. Pour les annonces sonores, celles-ci ne sont pas suffisamment audibles. Quant aux annonces visuelles, elles sont illisibles, faute de contraste suffisant.

L'accessibilité du personnel et des services

De nombreux chauffeurs ont été sensibilités à l'usage des lames automatiques qui permet aux personnes handicapées de monter aisément dans les bus. Mais qu'en est-il de leur responsabilité ? La lame est-elle testée avant tout nouveau départ, changement de chauffeur ? En cas de panne de la lame, le bus est-il changé ? Cette panne est-elle consignée dans un registre pour réparation en fin de journée ?

Et qu'en est-il des autres travailleurs de la STIB ? Les usagers nous font part régulièrement du constat selon lequel le personnel des bootiks et le personnel du service assistance PMR, bien que de bonne volonté, ne sont pas toujours formés soit à l'usage du matériel et/ou à l'accueil des PMR.

Lorsqu'une personne ne se sent pas capable de voyager seule, elle peut faire appel au service d'assistance, mais ce service n'est possible que dans le métro. Les conditions d'accès (plages horaires, disponibilité du personnel, temps d'attente) ont été revues à la hausse, mais il est toujours impossible à deux personnes en chaise roulante de circuler dans une même rame de métro. A contrario, il est possible pour un couple ou deux amis de voyager en toute autonomie ou faire appel à un tiers privé pour monter dans le métro.

Cette contrainte d'une seule personne en chaise roulante par rame avec assistance n'est qu'une question de responsabilité en cas d'accident. Le déplacement de 2 personnes en chaise voir plus n'est donc pas garantie.

La STIB a édité une brochure « Mode d'emploi pour les personnes à besoins spécifiques »[6] afin de faire connaître les efforts réalisés en termes d'accessibilité par son réseau, mais aussi comment l'utiliser quand on est une personne à besoins spécifiques. Même si l'initiative nous semble bonne nous regrettons quand même que cette brochure ne soit pas plus connue par le personnel et diffusée en quantité suffisante à un plus large public concerné.

Quelles pistes pour améliorer l'accessibilité au réseau STIB ?

Depuis plus de trois ans, la Commission STIB du CAWAB, composée d'associations représentatives du handicap et de bureaux d'expertises en accessibilité en concertation avec la CRM (Commission régionale de la mobilité section PMR), rencontre tous les 2 mois la direction de la STIB, l'« Accessibility manager » ainsi qu'un collaborateur suivant l'objet de la réunion. De même, deux à trois fois par an, cette commission rencontre le ministre Smet en charge de la mobilité.

Cette concertation régulière ne suffit pas à elle seule, nous souhaitons qu'une réelle politique de mise en accessibilité soit rencontrée dans toutes les sphères décisionnelles, qu'elles soient politiques ou structurelles.

À ce titre, force est de constater qu'il existe, au regard du nombre de signalements auprès d'UNIA (ancien Centre interfédéral pour l'égalité des chances), un nombre croissant de plaintes pour discrimination concernant l'inaccessibilité du réseau à tous niveaux (signalétique, matériel ou quai inaccessible, assistance métro…). La Commission STIB du CAWAB s'est associée à UNIA pour rééditer de nouvelles recommandations spécifiques dans bons nombres d'items[7] qui pourraient être intégrées dans le prochain contrat de gestion.

En mars 2017, la région et la STIB ont adopté un plan d'action de mise en accessibilité du réseau qui comporte des objectifs ambitieux, clairs et précis avec un planning de réalisation progressive et des sanctions en cas de non-respect dans les 10 prochaines années. Ce plan stratégique, auquel nos associations ont été associées, fait partie intégrante du contrat de gestion de la STIB. Il sera donc utile pour le CAWAB de le suivre régulièrement, d'interpeller les instances concernées, mais également le ministre et les députés au travers d'une question parlementaire. Comme association active dans d'autres commissions bruxelloises où la question du handicap est traitée, il nous semble intéressant également de faire une interpellation au nom du Conseil consultatif bruxellois des personnes handicapées ou lors de la CRM et ses sous-sections PMR ou Modes actifs[8]. Chacune de ces interpellations permettrait de conscientiser les instances de la StiB, le politique afin de connaître l'état d'avancement et sa concrétisation réelle.

[6] www.stib-mivb.be/irj/go/km/docs/guid/608fb5ba-a98f-3410-e09b-86a73fd9f3e5

[7] https://cawab.be/L-accessibilite-des-infrastructures-et-equipements-de-la-STIB-aux-personnes-en.html

[8] CRM Modes actifs : Piétons, dont les PMR et cyclistes
https://mobilite-mobiliteit.brussels/fr/commission-regionale-de-la-mobilite (voir organisation)

Pour que ce plan d'action soit conforme et réponde aux ambitions souhaitées, la STIB et Bruxelles mobilité doivent pouvoir faire appel à des experts techniques externes, voir même s'inspirer de bonnes pratiques à l'étranger. En effet, d'autres sociétés de transport en commun dans d'autres pays ont su rendre leurs réseaux existants accessibles.

Conclusion

La mobilité comme enjeu phare pour les personnes PMR

Pouvoir se déplacer et participer à la vie active en toute autonomie, dans la sphère privée ou professionnelle, reste un droit fondamental pour la personne en situation de handicap. Rendre accessible les transports en commun contribue à une meilleure mobilité, mais permet aussi à la population d'investir l'espace public, de participer à l'économie du marché (achat d'abonnement ou de titre de transport) et surtout de permettre à la personne de sortir de chez elle, d'intégrer le monde du travail, d'être actif dans des activités citoyennes ou de loisirs, etc.

La mobilité doit donc être impérativement pensée comme un enjeu majeur pour les prochaines années, compte tenu entre autres de l'accroissement d'une population vieillissante.

Comme a pu le citer la secrétaire générale de la FGTB Bruxelloise lors de son Conseil syndical du 17 octobre dernier, *« les 1.745 km de voiries qui parcourent notre région accueillent chaque jour près de 190.000 véhicules de navetteurs… qui s'ajoutent aux 175.000 véhicules bruxellois. Résultats, Bruxelles est une des villes les plus embouteillées d'Europe ce qui impacte l'accessibilité et la qualité de vie en ville. Les transports publics peinent à répondre à la demande croissante d'usagers. La STIB comptabilise pour sa part 1.098.630 voyages par jour sur les 4 lignes de métro, 17 lignes de tram et 50 lignes d'autobus qui desservent la capitale. 16 % du budget de notre région est consacré aux politiques de mobilité et de transport, soit près de 1 milliard d'euros par an. La mobilité est donc un défi majeur auquel Bruxelles est aujourd'hui confronté ».*

À ce jour, l'ASPH s'est attelée à la rédaction de cette analyse qui n'aborde que certains aspects de la réalité en région bruxelloise. Il nous semblerait opportun de réaliser une étude plus détaillée pour connaître l'ampleur du travail déjà réalisé, mais surtout à venir en faveur des personnes en situation de handicap, compte tenu de notre participation active au sein de la Commission STIB du CAWAB, mais aussi la richesse des travaux qui en ont découlé permettant de concrétiser une liste de recommandations à destination de la STIB et du ministre en charge de la Mobilité.

Pour le CAWAB, les belles promesses annoncées lors de l'inauguration de la ligne 9 semblent avoir été complètement balayées sur la toute nouvelle ligne 8. Comme a pu le citer le directeur du CAWAB dans un communiqué de presse : « Autant, nous avons apprécié et salué les efforts de la STIB concernant les projets réalisés autour de la ligne de tram 9 qui doit désormais, pour les usagers PMR, constituer un niveau minimal d'accessibilité pour tout nouveau projet de la

STIB. Autant nous trouvons inquiétant de constater ce réel retour en arrière sur cette nouvelle ligne 8 »[9].

Un premier communiqué a été envoyé à la presse pour exprimer le mécontentement de ces 22 associations membres du CAWAB afin de sensibiliser le grand public et le monde politique. Un courrier à destination de la direction de la STIB et du ministre devrait être envisagé pour exprimer, nous semble-t-il, un manque de considération de notre public. Au même titre que pour la TEC[10] en 2012, le CAWAB et quelques ASBL dont l'ASPH a été requérante de l'action commune, il nous semblerait cohérent, à plus ou moins long terme, d'envisager de porter une nouvelle fois cette éventuelle discrimination en justice ? Cette action, suivant les échéances du Plan d'action de la STIB, nous permettrait d'évaluer une réelle amélioration de l'accessibilité dans un futur proche.

Les personnes en situation de handicap ont un accès plus restreint que les autres à la voiture particulière de par leur handicap ou leur situation financière précaire, de surcroît si elle doit être adaptée au handicap de la personne. De manière générale, la motorisation croît à mesure de l'éloignement des grands centres urbains, car ces zones sont moins accessibles en transport en commun, et les services et voiries sont eux aussi moins accessibles.

Faute d'accessibilité et de mobilité suffisante des transports en commun, la personne en situation de handicap n'a pas d'autres choix que d'utiliser un transport adapté individuel ou de rester chez elle. C'est pourquoi la mobilité et l'accessibilité sont l'affaire de tous. Mais comme le recommande l'article 3 de la convention des Nations unies, « Rien sur nous sans nous ! ». La consultation des personnes en situation de handicap est donc impérativement nécessaire à tous les niveaux de pouvoirs et pour tous nouveaux projets qui les concernent, que ce soit de manière locale par des consultations d'usagers, de riverains, mais aussi dans les organes officiels tels que les conseils ou commissions consultatives.

Que la personne soit en situation de handicap ou non, elle doit pouvoir vivre sa vie en toute autonomie. C'est pourquoi il faut pouvoir se mobiliser et agir. La mobilité doit être pensée comme un enjeu essentiel de société, tout autant pour les personnes en situation de handicap que pour les autres. Du logement au transport, du déplacement à la participation à la vie sociale, sportive, économique ou politique… un long travail reste encore à faire pour comprendre que l'accessibilité est un atout pour la mobilité. Le déplacement qu'il soit en voiture ou en transport en commun est une réelle porte ouverte indispensable vers la vie.

[9] https://cawab.be/Nouvelle-ligne-de-tram-8-A-t-on-oublie-l-accessibilite.html (consulter le 23 octobre)
[10] http://www.asph.be/PublicationsEtOutils/AnalysesEtEtudes/Accessibilite/Pages/2015-TEC-accessible-mobilite-retrouvee.aspx (consulter le 23 octobre)
Analyse ASPH 2012 – « Des bus wallons accessibles un Jour ? » disponible sur notre site / analyses et études / accessibilité

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 plus de 90 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.

A - 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

B - 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