

Action High TEC : un parcours de longue haleine

Introduction

Depuis près de 20 ans, différentes personnes handicapées, collectifs, asbl militent pour une meilleure accessibilité aux transports en commun, auprès du monde politique. A chaque nouvelle législature, de nouvelles réflexions sont entamées, exploitées, négociées avec le Ministre de tutelle mais n'aboutissent pas de manière concrète et optimale à l'autonomie maximale de la personne handicapée dans les transports en commun publics et plus particulièrement les TEC .

Après deux décennies de combat, peut-on encore rêver que les TEC deviennent accessibles pour tous ? L'année 2014 sera-t-elle l'année de la concrétisation de tous les espoirs?

Développement

Depuis une vingtaine d'année, l'ASPH et d'autres asbl , collectifs s'associent, collaborent, militent pour une même cause : l'inclusion de la personne handicapée. Cette grande finalité passe obligatoirement par une meilleure autonomie de la personne. Cette autonomie est envisageable à la seule condition que la personne puisse se déplacer seule.

Certes, de nombreuses personnes peuvent utiliser ou conduire elles-mêmes un véhicule mais le témoignage de nos affiliés démontre le contraire. Faute de revenus suffisants, de nombreuses familles ne disposent pas de véhicules personnels et encore moins de véhicules adaptés à leur handicap. Ils utilisent donc les transports en commun de proximité tels que les TEC ou la STIB, pour leurs déplacements quotidiens. C'est pourquoi, dès 1996, des collectifs accessibilité et/ou mobilité se constituent à Namur et à Liège, composés d'asbl du secteur du handicap et de nombreuses personnes handicapées concernées par la problématique du transport.

Plus récemment en 2006, le CAWAB – Collectif Accessibilité Wallonie Bruxelles composé d'asbl représentant des personnes handicapées ainsi que d'asbl expertes en accessibilité voit le jour et apportent une dimension plus large à la réflexion tant au niveau régional (TEC/ STIB) que fédérale (SNCB).

Fin 2006, le Ministre André Antoine sollicite les différents collectifs afin d'épingler les lignes à adapter en priorité dans chaque TEC régionale.

Différentes associations dont l'ASPH se chargent d'analyser les lignes les plus appropriées, en fonction de divers critères :

- Connexion avec d'autres infrastructures adaptées (Gare SNCB accessible, transport adapté de porte à porte, ...)
- Liaison avec plusieurs pôles d'attractions culturelles, touristiques ou commerciales, médicales ;
- Opportunité d'adapter le réseau des transports publics en fonction des gros travaux entrepris dans la rénovation urbaine des grandes villes ;
- Lignes ou arrêts où ont déjà eu lieu des actions de sensibilisation à la mobilité ;
- Fréquence des lignes
- ...

Ce travail est remis au Ministre en janvier 2007. Cette démarche identifie près de 50 lignes à adapter et privilégie plus particulièrement 2 lignes pour les 5 TEC wallons. Ce travail d'adaptation des lignes devra bien sûr s'accompagner de bus adaptés équipés de lames rétractables et à mettre en service sur ces lignes dans les plus brefs délais.

La SRWT annonce dès lors un effort à l'aube de 2020 pour équiper l'ensemble de son charroi de véhicules à lames rétractables.

Ce délai semble beaucoup trop long pour les utilisateurs.

Le changement de législature nous oblige à renouveler nos efforts. La suppression des TEC 105 renforce plus encore l'urgence de nos revendications pour une accessibilité aux transports en commun pour tous.

La ratification et la signature de la convention ONU relative aux droits des personnes handicapées et la mise en œuvre de la loi anti-discrimination au niveau des compétences régionales relancent le débat ainsi que le mouvement des associations et de nombreuses personnes handicapées. Le secteur ouvre à nouveau la porte d'un dialogue positif avec la SRWT (Société régionale wallonne des transports), les TEC et le nouveau Ministre de tutelle, Philippe Henri, en vue du renouvellement du contrat de gestion des TEC 2011-2015. A nouveau des recommandations sont remises lors d'une action de mobilisation collective en date du 13 octobre 2010¹. Malheureusement nos

1

<https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbmVjYXdhYmFzYmx8Z3g6NWM0NzFINjFIODQxZWVh>

revendications ne semblent pas aboutir de manière favorable ou plutôt significative dans les mois, ... les années qui suivent.

Les associations annoncent déjà la couleur d'une éventuelle action en justice afin d'obtenir au minimum l'aide ponctuelle des chauffeurs lors de la manœuvre des lames rétractables manuelles, considérant cette mesure comme un « aménagement raisonnable », en lien direct avec la législation anti-discrimination.

En 2011, le Ministre en charge des transports initie à nouveau un groupe de travail réunissant les différentes parties (SRWT/ Secteur du handicap). Des prises de position claire sont avancées par la SRWT qui ne répondent pas à la demande du secteur. Dès lors, restait une action en justice.

Depuis de nombreuses années, les associations ont essayé à plusieurs reprises d'établir un dialogue constructif avec la SRWT en proposant des actions et des recommandations. Mais ces nombreuses démarches, mêmes si elles ont permis une prise de conscience du politique et/ou de l'administration concernée, très peu d'avancées concrètes, sur le terrain, ont été constatées. Début 2012, à l'initiative du CAWAB ainsi que des asbl Gamah, AMT Concept, ABMN, ABP, ASPH ainsi que 3 personnes handicapées dites « requérantes » déposent une plainte collective, avec le soutien du Centre pour l'égalité des chances, contre la SRWT, auprès du tribunal de 1ère instance de Namur, pour violation de la législation anti-discrimination.

Sur base de la discrimination vécue au quotidien par les PMR et devant l'inertie de la SRWT, ces asbl introduiront officiellement une action en justice contre les TEC pour discrimination à l'embarquement des personnes en voiturette ainsi que l'absence d'aménagements raisonnables en date du 27 janvier 2012.

L' action Higt Tec ²a été particulièrement diffusée dans la presse suite à la conférence de presse qui a eu lieu début février dans les locaux du Musée des transports en commun de Liège, lieu particulièrement symbolique.

Aussitôt la plainte introduite, la justice s'empare de notre requête et instruit le dossier dans les plus brefs délais. Deux audiences successives sont mises à l'ordre du jour afin d'entendre les deux parties mais aucun débat de fond n'est avancé.

La SRWT s'efforce de défendre ses chauffeurs qui pour des raisons de sécurité tant du bus que des autres voyageurs, se sont vu interdire de quitter le poste de conduite.

2 <https://sites.google.com/site/cawabasbl/actions-en-cours/action-high-tec>

Depuis la directive européenne 2001/85/CE relative aux dispositions particulières appliquées aux véhicules destinés au transport collectif de passagers, la SRWT équipe son charroi de véhicules à lames rétractables. Ainsi, à la mi-mai 2012, elle a déjà équipé près de 80% de sa flotte avec des lames rétractables manuellement mais seulement 8 lignes sur près de 700 ont été équipées de quais d'embarquement accessibles.

Une question fondamentale est soulevée : pourquoi la SRWT commande-t-elle encore et toujours des bus avec des lames manuelles sachant que ce système doit être manipulé par un tiers et que ce tiers ne peut-être que le chauffeur qui lui-même ne peut intervenir.

La SRWT se défend aussi en évoquant qu'elle n'a aucun pouvoir d'injonction sur l'organisation des 5 TEC et ne peut donc imposer aux chauffeurs de quitter leur poste de travail pour aider les PMR .

Ces arguments ne semblent pas convaincre la juge qui demande donc des tests techniques avec les deux types de matériel afin de délibérer de manière constructive et contraignante en présence des différentes parties.

Une nouvelle fois, l'ASPH est présente, le 4 septembre 2012 au dépôt des TEC Namur-Luxembourg de Flawine avec des personnes handicapées afin de tester les deux types d'embarquement³.

Lors du test, la juge a été fortement surprise d'apprendre que seules 8 lignes pouvaient embarquer des PMR malgré le nombre important de bus adaptés. Le Directeur du TEC Namur-Luxembourg explique que sur les autres lignes, l'embarcation est laissée à l'appréciation des chauffeurs. Fait rare, dans la pratique, particulièrement avec les lames manuelles, puisque le chauffeur doit quitter son poste et qu'il est responsable en cas de vol ou de manipulation malveillante des commandes.

L'autre argument avancé par la SRWT est la nécessité de mise en conformité des quais pour le bon usage des lames.

Lors du test, réalisé sur des arrêts non conformes, les personnes en chaise roulante manuelle ou électrique présentes ont pu monter dans les 2 bus , l'un équipé d'une lame manuelle, l'autre d'une lame électronique.

Il n'est pas contesté que l'aménagement des 36 000 arrêts des 700 lignes TEC aurait un surcoût inestimable sur un délai très bref.

Mais face à cette démonstration, la Juge a très vite rejeté l'argument de l'inaccessibilité des quais puisque le test démontre le contraire. Les associations ont démontré qu'il est possible de déclarer certains arrêts

³ Voir Handylogue n° 5 Septembre-Octobre 2012 : article pages 6-8

comme « praticables ». Ces dits arrêts auront des normes beaucoup moins strictes que les normes en vigueur pour embarquer les voituresses mais permettront néanmoins leur usage.

Ce constat amène à considérer que près de 70 % des arrêts sont immédiatement praticables et ce, sans aucun aménagement et donc sans coût pour la SRWT.

Face à un tel dilemme, les TEC autoriseront-ils les chauffeurs à quitter leur poste pour apporter l'aide nécessaire ? Oseront-ils annoncer aux PMR qu'ils sont les bienvenus dans tous les bus ? Le combat n'est pas encore gagné.

Dans les faits, la mise en œuvre de mesures spécifiques relèvent de plusieurs niveaux de pouvoirs :

- Le SPW – Service public de Wallonie qui propose au Ministre de tutelle la politique régionale à suivre en matière de transport et donne les moyens financiers pour la concrétiser. En outre, le SPW gère, contrôle les exploitations de transport et surveille la bonne réglementation dont les prescriptions techniques suivant les modes de transport.
- Le Gouvernement régional wallon prend les dispositions réglementaires, fixe la politique tarifaire et arrête le programme d'investissement en infrastructures, tous les deux sur proposition de la SRWT
- La SRWT, quant à elle, coordonne et contrôle l'action des 5 sociétés d'exploitation TEC en plus des propositions au Gouvernement citées ci-dessus
- Et enfin, les 5 TEC sont chargés de définir et d'exploiter le réseau de transport en commun dans chacun des territoires respectifs.

La SRWT n'a donc qu'un pouvoir de suggestion auprès de la Région wallonne quant aux investissements liés aux infrastructures.

La difficulté est encore plus grande pour certains TEC qui « commanditent » des sociétés privées de transport en commun pour réaliser le transport des bus scolaires et/ou de lignes régulières avec des bus aux couleurs de la TEC. La SRWT n'a donc aucun pouvoir d'injonction sur les chauffeurs puisqu'elle n'est pas l'employeur des chauffeurs TEC.

La requête du secteur qui revendique une mesure provisoire (aide des chauffeurs) ne peut être reconnue comme telle par la loi mais relève « au fond du droit⁴ » lui-même. Les intérêts, tous légitimes sont donc en conflit.

Pour la juge, il devient donc urgent de trouver des solutions à l'amiable pour aboutir à des résultats concrets qui satisfassent chacune des parties. La juge donne à nouveau deux mois pour aboutir, comptant sur de nouvelles négociations, pour que ces échanges deviennent enfin constructifs dans l'intérêt de tous. Sans accord conjoint pour le 16 octobre 2013, la juge devra fixer un agenda de plaidoiries et la justice devra trancher pour l'une ou l'autre partie.

Depuis le test réalisé à Flawinne, début septembre 2012, les asbl restent confiantes et continuent d'entretenir le dialogue. Un compromis à la Belge donne, bien souvent, de meilleurs résultats qu'une décision judiciaire. A la veille de l'échéance, l'avocat représentant les asbl demande que la date butoir du 16 octobre pour les plaidoiries soit reportée afin de finaliser au mieux l'accord tant attendu par le secteur.

Au bout de 18 mois de négociations, échanges, confrontations..., les différents requérants de la plainte sont invités par la SRWT le 10 octobre 2013 à signer une convention qui engage chacune des parties.

Le contenu de cette convention apporte une plus-value non négligeable pour les utilisateurs en chaise qui pourront, dans les 6 mois, avoir accès à près des 80% de bus adaptés, grâce à l'aide d'un tiers (accompagnant ou autre voyageur) ou du chauffeur. D'autre part dans cette convention, il a été demandé aux requérants d'évaluer, expertiser les 186 lignes les plus fréquentées afin s'assurer que les arrêts sont « praticables » : c'est-à-dire utilisables par des personnes en chaise avec le coup de main d'un tiers. Ce travail devra être réalisé durant une période de 3 ans à compter du jour de la signature. Les chauffeurs recevront également des instructions spécifiques à l'usage des lames rétractables ainsi qu'à l'accueil des PMR.

Début 2014, une prochaine analyse détaillera plus en profondeur les engagements spécifiques de la SRWT ainsi que l'ensemble des modalités d'embarquement des passagers en chaise roulante. D'ores et déjà, l'ASPH s'est engagée à évaluer également des lignes de bus, à la demande des TEC et ce en présence de personnes handicapées, volontaires dans notre asbl. Ce qui permettra d'avoir un regard critique sur les procédures et l'utilisation quotidienne des lignes accessibles ou praticables.

⁴ "Au fond" est une expression utilisée, dans les plaidoiries des avocats, dans les jugements, dans les arrêts, comme dans les actes de procédure, pour annoncer qu'après avoir examiné les questions de forme notamment celles relatives à la recevabilité de l'action ou de l'instance (compétence, respect des délais, fins de non-recevoir), le juge aborde celles des questions qui lui ont été soumises par les parties touchant au contenu et au fonctionnement de l'ordre juridique, on dit aussi "le fond du Droit".

Conclusion

Lorsqu'une personne se retrouve discriminée, il est très difficile pour elle d'apporter les preuves concrètes. Dans ce cas particulier, la personne doit pouvoir apporter la preuve que le chauffeur de bus refuse de l'embarquer. Pour certains utilisateurs, comment faire pour prouver que le chauffeur a refusé son embarquement puisqu'il ne s'arrête même pas. La personne peut bien essayer de voir si le bus est équipé de lames rétractables grâce à l'apposition d'un pictogramme « chaise roulante sur la porte » mais comment justifier et argumenter sa bonne foi, s'il n'a pas eu de contact direct avec le chauffeur. Les seules possibilités auraient été peut être de se munir préalablement d'une caméra pour filmer la scène?

Le signalement de la discrimination d'une seule personne n'est pas toujours suffisant dans ce type domaine mais l'accumulation de signalements par différentes personnes, sur des lignes différentes, à des moments différents de la journée vers les associations de personnes handicapées peut porter ses fruits. Face à la lourdeur administrative ainsi que le coût financier d'une telle plainte, la personne handicapée peut très vite se décourager voire abandonner. C'est pourquoi, l'ASPH - représentant plus de 50 000 membres en situation de handicap et qui travaille à la défense des droits des personnes handicapées et notamment dans le domaine du transport - s'est associée au CAWAB avec d'autres asbl et quelques personnes physiques confrontées directement à cette discrimination.

Bien que leur plainte collective soit fondée, justifiée et reconnue par la justice, il nous a été demandé de prouver notre investissement dans le domaine des transports et plus particulièrement en Région wallonne. La participation active depuis 2006 du secrétariat national au sein du CAWAB ainsi que l'investissement dans l'un ou l'autre groupe de travail dont celui des TEC, la participation de nos régionales dans les collectifs mobilités de Liège et de Namur, la présence de l'ASPH a plusieurs reprises lors des différentes manifestations ont pu être pris en compte par la justice.

Par ailleurs, le coût d'une telle plainte ne peut être pris en charge par une seule personne handicapée. C'est pourquoi, une action de soutien par dons a été lancée sous l'action High TEC. Quelques personnes individuelles ainsi que d'autres asbl du secteur ont pu soutenir l'action en fonction de leurs moyens disponibles. Pour les personnes handicapées concernées, la participation financière, si petite soit-elle, peut être lourde de conséquences quand on connaît les revenus très modestes voire pour certaines à la limite du seuil de pauvreté. Étalée sur 18 mois, les coûts d'avocats se sont élevés à

près de 14 000 €. Ce coût aurait pu fortement s'élever si la procédure à l'amiable n'avait pas abouti et s'il avait fallu faire face à diverses plaidoiries.

Devant la complexité du système de décisions et du monde de la justice, comment un citoyen « lambda » peut-il s'y retrouver ? Comprendre la prise de décisions et les moyens d'agir pour faire changer les choses ?

Comme asbl, nous nous réjouissons des nombreux relais presse qui ont soutenus les différentes étapes du parcours et sans lesquels ce dossier n'aurait pu être connu de tous.

A ce jour, le travail de suivi et d'investissement des asbl pour analyser les 186 lignes ne fait que commencer. Un nouveau et vaste travail de terrain va être programmé avec nos membres sur une période de 3 ans. Les premiers rendez-vous sont fixés dès le 18 décembre dans le Brabant wallon puis en Hainaut et Namurois en janvier.

Dès 2014, un grand pas sera franchi pour de nombreuses personnes handicapées mais il faudra encore quelques années pour que l'ensemble des lignes des TEC soient rendus tout à fait accessibles. Mais comme le dit le proverbe de Clément Marot « Tout vient à point à celui qui sait attendre ».

Chargée de l'analyse : Christine Bourdeauducq - Coordinatrice
Chargée de projet, Conseillère en mobilité et en
accessibilité

Responsable de l'ASPH : Catherine Lemièrre
Secrétaire générale de l'ASPH

Date : le 20 octobre 2013