



Le transport des PMR sur les lignes régulières des TEC

FRANCIS THYS, *Direction des Etudes, de la Sécurité et des Services spéciaux et sous-traités - Société régionale wallonne du Transport*

Dans l'Union européenne, selon les informations publiées par le Forum européen des personnes handicapées, les personnes handicapées représentent plus de 15 % de la population et les personnes à mobilité réduite (PMR), plus de 40 %. Un Européen sur quatre compte une personne handicapée dans sa famille. La mobilité est essentielle aux personnes pour participer à la vie économique et sociale. Pour les personnes handicapées cependant, l'accès à cette mobilité représente souvent un réel problème. Le transport public peut y répondre, pour autant qu'il soit accessible à tout un chacun.

Depuis plusieurs années, le groupe TEC s'emploie à proposer des solutions permettant aux moins-valides de se déplacer, que ce soit par l'adaptation des véhicules de transport public existants, ou par l'organisation de transports spécialisés (service de transport porte à porte de personnes à mobilité réduite, au moyen de minibus adaptés).

Il a manifesté sa volonté de donner un accès non discriminé à ses services aux PMR en signant, le 11 octobre 2013, une convention de collaboration avec les asso-

ciations du CAWAB (Collectif Accessibilité Wallonie-Bruxelles). Parmi les PMR, les personnes voiturées posent au transporteur le défi logistique le plus important. C'est pourquoi la convention prévoit de réaliser l'audit des 186 lignes régulières qui, en Wallonie, offrent le meilleur niveau de service. Il s'agit, par des relevés de terrain, de qualifier chaque zone d'arrêt des lignes concernées selon son niveau d'accessibilité par des PMR voiturées.

Les communes, de leur côté, œuvrent au quotidien pour le bien-être de leurs

habitants et, en matière de mobilité, elles assument la responsabilité de mettre à disposition des voiries mais aussi des trottoirs en bon état. Les intérêts des TEC et des communes se rejoignent donc au niveau des zones d'arrêt et au long des cheminements pédestres vers ceux-ci. En ces temps de disette budgétaire pour les pouvoirs publics, il est essentiel de coordonner les efforts pour entretenir et améliorer les infrastructures existantes.



Un emplacement spécifique, aménagé pour les voiturées, est réservé dans le compartiment voyageurs de l'autobus.

LA PRISE EN CHARGE DES PMR VOITURÉES : UNE TRIPLE CONDITION

Si la prise en charge d'une PMR voiturée à bord d'un bus TEC nous pose le défi logistique maximum, c'est qu'elle suppose la réalisation de trois conditions indissociables les unes des autres. Celles-ci portent à la fois sur :

- l'autobus, qui doit être équipé impérativement d'une rampe d'accès (lame manuelle ou automatique) permettant de faire la liaison entre la zone d'attente des voyageurs et le plancher du bus, ainsi que d'une zone réservée dans le compartiment voyageurs permettant d'accueillir la PMR de manière confortable et sécurisée ;
- les caractéristiques physiques de la zone d'arrêt, qui doit être dimensionnée pour permettre l'évolution de la PMR voiturée et un accès aisé au plancher de l'autobus ;
- les conditions d'exploitation : cette dernière imposition est de loin la plus contraignante, car elle a trait à l'environnement et aux conditions de travail du chauffeur. L'accostage du véhicule au plus près du quai d'embarquement, la disponibilité de l'emplacement réservé dans le bus, le comportement réceptif à l'accueil de la PMR par les voyageurs présents dans le véhicule et l'intervention du chauffeur quittant son poste de conduite (dans le cas d'une lame manuelle) pour prêter assistance à l'embarquement de la personne voiturée sont autant de facteurs indispensables pour réussir la prise en charge d'une personne se déplaçant en fauteuil roulant.

1. L'équipement spécifique des autobus du TEC

Actuellement, plus de 75 % des autobus du groupe TEC sont équipés de rampes d'accès, soit à manœuvre manuelle, soit à manœuvre automatique, permettant l'embarquement aisé des personnes voiturées. Un emplacement spécifique, aménagé pour les voiturées, est réservé dans le compartiment voyageurs.

Les véhicules commandés à partir de 2014 sont équipés exclusivement d'une rampe de type automatique. Ce dispositif représente un surcoût de l'ordre de 4.200 EUR, par véhicule.

L'évolution de l'équipement du parc en rampes d'accès se poursuit au fur et à mesure du remplacement des anciens véhicules.

2. La qualité de la zone d'arrêt

Bien qu'une grande partie de la flotte des bus du groupe TEC soit adaptée aux besoins des PMR voiturées, encore faut-il que la zone d'arrêt le soit également. Pour évaluer celle-ci, il a fallu définir des critères objectifs identiques et transposables à l'ensemble du territoire wallon. Ceux-ci portent principalement sur les dimensions physiques du quai d'embarquement (largeur et hauteur minimales), la qualité de son revêtement de sol et sa liaison avec les cheminements (trottoirs) qui permettent à la PMR voiturée de se déplacer de son domicile à l'arrêt ou de son arrêt de descente à sa destination finale. Deux niveaux d'accessibilité ont été définis comme suit :

- L'arrêt « accessible » est muni d'une zone d'attente libre de tout obstacle de 240 x 240 cm minimum pour permettre à la personne voiturée de se positionner correctement pour accéder à l'autobus et son niveau se situe à une hauteur de 16 cm au minimum par rapport à l'aire d'arrêt du bus. Ces conditions permettent un accès en toute autonomie à l'autobus à une personne voiturée, via la rampe d'accès. L'arrêt accessible est aussi équipé de dalles podotactiles (dalles souples et dalles striées) en tête de quai, pour signaler l'accès à la porte avant du bus à la personne déficiente visuelle. Tous les arrêts aménagés récemment respectent ces critères, au prix de travaux conséquents.
- L'arrêt « praticable » est un arrêt tel qu'il existe aujourd'hui et au droit duquel la

rampe d'accès de l'autobus déployée présente une pente de 20 % maximum et autorise l'accès d'une PMR voiturée en toute sécurité, sous réserve qu'elle soit aidée par une personne accompagnante, un autre voyageur ou, à défaut, le conducteur (qui aura alors abandonné son poste de conduite).

Pour pouvoir distinguer aisément sur le terrain le niveau d'accessibilité d'un arrêt, deux types de pictogrammes (bleu pour l'arrêt « accessible » et orange pour l'arrêt « praticable ») sont apposés directement sur la plaque d'arrêt des lignes de bus praticables (ligne desservie par minimum 90 % de bus adaptés).



3. Les conditions d'exploitation

Les conditions énoncées ci-dessus sont dépendantes de l'heure et du lieu où elles sont évaluées par le conducteur de bus, mais la première d'entre elles est que la zone d'arrêt et son approche par le bus soient dégagées, afin que notre conducteur réussisse l'accostage de son véhicule à la zone où attend la PMR voiturée, sous peine de rendre la prise en charge impossible. Les agents de police de la zone concernée peuvent aider nos contrôleurs à assurer cette disponibilité en combattant le stationnement des véhicules qui



L'arrêt accessible est équipé de dalles podotactiles en tête de quai, pour signaler l'accès à la porte avant pour la personne déficiente visuelle.

squattent les zones d'arrêt protégées par le Code de la Route (A.R. 1.12.1975, art. 25.1, portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique).

L'INTÉGRITÉ DE LA CHAÎNE DE DÉPLACEMENT



La première condition à la prise en charge d'une PMR est que la zone d'arrêt et son approche par le bus soient dégagées

Un déplacement en TEC s'accompagne toujours de trajets terminaux entre le domicile du voyageur et son arrêt d'accès au service et, à destination, d'un trajet entre l'arrêt de descente et sa destination finale, l'ensemble constituant la chaîne de déplacement.

Crédibiliser l'offre TEC aux yeux des PMR suppose donc de leur donner une assurance raisonnable qu'ils pourront réaliser aussi sans problème leurs trajets terminaux. C'est là que le rôle des communes est essentiel !

Ces trajets terminaux s'effectuent en effet au long des trottoirs, en traversant les voiries qui avoisinent la zone de l'arrêt TEC et supposent des cheminements piétons de qualité, des abaissements de bordures aux passages pour piétons, des bâtiments publics accessibles aux PMR, etc.



Les trajets terminaux des PMR supposent des cheminements piétons de qualité. Ces éléments sont sous la responsabilité des communes

Ces éléments d'infrastructure sont sous la responsabilité des communes.

Comment avancer en pratique ?

Pouvoir se déplacer aisément, et en toute sécurité, est une attente de tout citoyen adressée à son pouvoir communal. Pour garantir une voirie accessible pour tous, les cheminements doivent pouvoir accueillir l'ensemble des piétons, valides et moins valides. Pour y parvenir, de nombreux ouvrages de référence sont disponibles pour aider toutes les personnes soucieuses de réaliser des aménagements piétons accessibles. En voici deux exemples :

- « Guide de bonnes pratiques pour l'aménagement de cheminements piétons accessibles à tous » (Manuel du MET n°10 - octobre 2006) ;
- « Vade-mecum personnes à mobilité réduite dans l'espace public » (Vade-mecum piétons de la Région de Bruxelles-Capitale - juin 2014).

Comment pouvons-nous aider les communes ?

Bien que ces ouvrages de référence regroupent une multitude d'informations, ils ne peuvent répondre à toutes les questions liées au terrain. Chaque aménagement de voirie est spécifique et il n'est pas toujours évident de trouver une solution qui réponde à toutes les exigences. C'est pourquoi, un accompagnement personnalisé peut s'avérer utile.

GAMAH

Gamah (Groupe d'action pour une meilleure accessibilité aux personnes handicapées) est une association spécialisée en accessibilité aux personnes à mobilité réduite qui peut vous aider au stade de l'étude de vos projets, en conformité avec la législation en vigueur et les bonnes pratiques en la matière. Sa contribution est très large car elle concerne tous les stades d'élaboration du projet, allant des plans communaux de mobilité, en passant par l'avant-projet de travaux et jusqu'à l'exécution. Grâce au soutien financier de la Région Wallonne, Gamah peut offrir gratuitement ses services à toute personne soucieuse d'améliorer la qualité de vie des PMR, en rendant leur environnement accessible !

La SRWT et les TEC

Dans le cadre de travaux planifiés par les communes (réfection et aménagements de voirie), la SRWT intervient financièrement et techniquement au niveau de l'implantation et l'aménagement des arrêts. Les communes peuvent aussi contribuer à l'avancement des projets initiés par la SRWT en assurant un traitement rapide des dossiers soumis à leur approbation.

Une coordination peut aussi être organisée, le cas échéant, avec les Commissions consultatives de la personne handicapée, dans les communes qui en sont dotées.

Enfin, les différents TEC mettent à la disposition des communes leur expertise pour tout ce qui touche à l'exploitation des lignes concernées.

Les coordonnées des personnes qui se tiennent à votre disposition sont reprises en p.49. N'hésitez pas à les solliciter !

ÇA SE PASSE PRÈS DE CHEZ VOUS !

Fin décembre 2014, le nombre de lignes auditées en matière d'accessibilité des arrêts s'élevait à 85. Les audits sont réalisés en situation réelle par une équipe composée de représentants de la SRWT, du TEC et du secteur associatif, sans oublier les personnes à mobilité réduite. Dans chaque cas, une personne voiturée, qui accompagne l'équipe, procède aux manœuvres d'embarquement et de débarquement de l'autobus au moyen de la rampe d'accès, soit de manière autonome, soit avec l'aide d'un accompagnant, lorsque l'arrêt ne respecte pas les critères d'accessibilité.

Votre commune est-elle concernée ? Pour le savoir, nous avons établi, par TEC, la liste des communes accueillant une des lignes déjà auditées.

En fonction des budgets disponibles, nous entamerons, dans les mois à venir, les études nécessaires afin d'améliorer l'offre d'infrastructure aux arrêts principaux de ces lignes.

AUDITS PMR : LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR LES ARRÊTS DÉJÀ AUDITÉS (31/12/2014)		
TEC	Commune	Lignes
BRABANT WALLON	Braine-l'Alleud	115
	Braine-le-Château	115
	Chaumont-Gistoux	23
	Court-Saint-Etienne	19
	Genappe	19
	Grez-Doiceau	23
	Incourt	23
	Jodoigne	23
	Nivelles	19
	Ottignies - Louvain-la-Neuve	19, 20
	Tubize	115
	Wavre	20,23
	CHARLEROI	Charleroi
Châtelet		11,18,25,35
Courcelles		41,43,83
Farciennes		35
Ham-sur-Heure		3
Montigny-le-Tilleul		1
Nalines		3
HAINAUT	Anderlues	136
	Ath	9
	Binche	136
	Boussu	1,2,7,
	Celles	9
	Chapelle-lez-Herlaimont	82
	Colfontaine	1,2
	Courcelles	82
	Dour	2,7
	Espierres	2
	Estaimpuis	1,2
	Frameries	1
	Frasnes-lez-Anvaing	9
	Ghlin	14b
	Honelles	7
	La Louvière	30,82,136
	Manage	30,82,136
	Mons	1,2,7,14b
	Morlanwelz	30,82
	Mouscron	2
	Pecq	2
	Quaregnon	7
	Quiévrain	7
Saint-Ghislain	1	
Tournai	1,2,9	
LIEGE-VERVIERS	Amay	9
	Ans	75, 88
	Awans	75

AUDITS PMR : LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR LES ARRÊTS DÉJÀ AUDITÉS (31/12/2014)

TEC	Commune	Lignes	
LIEGE-VERVIERS	Aywaille	65	
	Baelen	725	
	Bassenge	76	
	Beyne-Heusay	10, 67, 68, 138	
	Blégny		
	Chaufontaine	28, 30, 33, 65	
	Crisnée	75	
	Dalhem	67	
	Dison	138, 702	
	Engis	9	
	Esneux	28	
	Eupen	725	
	Flémalle	3, 9, 41, 42, 53, 81	
	Fléron	10, 68, 69, 138	
	Grâce-Hollogne	53, 81	
	Herstal	6, 7, 24, 34b, 76,	
	Herve	69	
	Huy	9	
	Juprelle	34b	
	Liège	2, 3, 6, 7, 9, 10, 12, 13, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26 ,	
		27, 28, 29, 30, 31, 33, 34b, 35, 53, 58, 60, 61, 65,	
		67, 68, 69, 70, 71, 72, 75, 76, 81, 88	
		Olné	69
		Oreye	75
		Oupeye	76
		Pepinster	701
		Saint-Nicolas	2, 3, 22, 53, 61, 81, 88
		Seraing	2, 3, 9, 22, 25, 27, 41, 53, 58
		Soumagne	138
		Sprimont	65
		Trooz	31
	Visé	6, 67	
NAMUR-LUXEMBOURG	Arlon	25, 26	
	Bastogne	163b	
	Eghezée	82, 821	
	Fleurus	147a	
	Gembloux	147a	
	Incourt	82	
	Jemeppe-sur-Sambre	58	
	Jodoigne	82	
	Libramont-Chevigny	163b	
	Marche-en-Famenne	424	
	Namur	4, 5, 6b, 7, 8, 27, 82, 821	
	Perwez	82	
	Profondeville	4	
	Ramillies	82	

AUDITS PMR : LISTE DES COMMUNES CONCERNÉES PAR LES ARRÊTS DÉJÀ AUDITÉS (31/12/2014)

TEC	Commune	Lignes
	Rochefort	424
	Saint-Léger	19
	Sambreville	58, 147a
	Sombreffe	147a
	Tamines	58, 147a
	Vaux-sur-Sûre	163b
	Virton	19
	Yvoir	4

LES PERSONNES DE CONTACT

GAMAH

Alexandra Dusausoy
Rue de la Pépinière 23
5000 NAMUR
Tél : 081 24 19 37
alexandra.dusausoy@gamah.be
www.gamah.be

SRWT

Francis Thys
Avenue Gouverneur Bovesse 96
5100 JAMBES
Tél : 081 32 27 58
francis.thys@tec-wl.be
www.infotec.be

Tec Hainaut

Claude Robin
Place Leopold 9a
7000 MONS
Tél. : 065 40 49 67
clauderobin@tec-wl.be
www.infotec.be

Tec Charleroi

Vincent Lorenzonetto
Place des Tramways 7
6000 CHARLEROI
Tél. : 071 213 41 24
vincent.lorenzonetto@tec-wl.be
www.infotec.be

Tec Namur-Luxembourg*Secteur NAMUR*

Sandrine Taminiaux
Avenue de Stassart 12
5000 NAMUR
Tél. : 081 72 08 18
Sandrine.taminiaux@tec-wl.be
www.infotec.be

*Secteur Luxembourg*

Daniel Davin
Rue du Vicinal 1
6800 LIBRAMONT-CHEVIGNY
Tél. : 061 53 10 00
daniel.davin@tec-wl.be
www.infotec.be

TEC Brabant Wallon

Emmanuel Lecharlier
Christophe Delfosse
Place Henri Berger 6
1300 WAVRE
Tél. : 010 23 53 35
emmanuel.lecharlier@tec-wl.be
Tél. : 010 81 98 02
christophe.delfosse@tec-wl.be
www.infotec.be

Tec Liège-Verviers

Anne Detheux
Dominique Pedron
Rue du Bassin 119
4030 LIEGE
Tél. : 04 361 92 19
anne.detheux@tec-wl.be
Tél. : 04 361 94 07
dominique.pedron@tec-wl.be
www.infotec.be