> Gregory MOORS & Pierre-Jean BERTRAND – Bruxelles Mobilité

L'ACCESSIBILITE POUR TOUS: DE LA VOIRIE AUX TRANSPORTS PUBLICS

Une stratégie construite autour de deux outils: le PAVE (Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics) et le Plan Stratégique de mise en Accessibilité de la STIB. A son origine, le Plan Piéton Stratégique pour la Région de Bruxelles-Capitale approuvé en 2012 par le Gouvernement. Ce plan a pour objectif de mettre en œuvre une politique qui prenne en compte les besoins des piétons dans les projets, les travaux ou les entretiens de voirie. Il ne s'agit plus d'octroyer aux piétons les espaces résiduels après que tous les autres modes de déplacement aient été satisfaits, mais bien de concevoir des espaces qui répondent véritablement à leurs besoins. Dès le départ, le Plan Piéton Stratégique se veut inclusif, ce qui veut dire que l'on travaille pour tous les piétons, en ce compris les PMR. Le principe de design universel est le nouveau paradigme seul capable de satisfaire pleinement tous les piétons, dont la part modale représente 37 % des déplacements internes à la Région.



LE PLAN D'ACCESSIBILITÉ DES VOIRIES ET DES ESPACES PUBLICS

L'outil de cette métamorphose dans la manière de concevoir les espaces piétons a été la réalisation pour chaque commune d'un Plan d'Accessibilité des Voiries et des Espaces publics (PAVE) qui nous vient à l'origine de France et que Bruxelles Mobilité a enrichi avant de l'appliquer à la Région. Le PAVE (rendu obligatoire en France) a pour objectif de réaliser l'état des lieux de l'accessibilité de tous les espaces piétons d'une commune en constituant une base de données géo-référencée de toutes les non-conformités et en proposant des travaux de remédiation eux-mêmes budgétés. Pour notre Région, il a été décidé que ce plan détermine également par commune un réseau structurant piéton qui classe les voiries en trois niveaux en tenant compte de l'intensité des flux piétons : les itinéraires piétons principaux (intensité la plus forte comme par exemple à proximité immédiate des sorties de métro), les itinéraires de liaison (intensité moyenne comme par exemple liée à la proximité d'une école) et le maillage de base (intensité faible comme par exemple les quartiers résidentiels). Cette classification permet à chaque gestionnaire de voirie de pouvoir phaser ses travaux de mise en accessibilité des espaces publics diagnostiqués par le PAVE en commençant par les axes les plus fréquentés.

LE PLAN STRATÉGIQUE POUR UNE MISE EN ACCESSIBILITÉ DE LA STIB

Lors des travaux de la Commission régionale de la Mobilité - section PMR, le secteur associatif s'est plaint du fait que la mise en accessibilité des modes de transport de la STIB se fasse de manière disparate au gré des opportunités sans qu'une stratégie globale ne soit perceptible. Pour répondre à ces critiques et au fait que le contrat de gestion de la STIB 2013-2017 prévoyait la mise en place d'un tel plan stratégique, Bruxelles Mobilité a décidé de lancer un marché pour aboutir à une stratégie de mise en accessibilité du réseau de transport public portant sur 10 ans. Le consortium composé des bureaux Stratec - Ascaudit (auteur des PAVE) - VIAS Institute (ex-IBSR) - Alter&Go a été sélectionné pour aider la Région à mener à bien cette mission en collaboration étroite avec la STIB.

L'approche s'est basée sur un état des lieux de l'accessibilité des infrastructures (arrêts de surface - arrêts souterrains) dans un premier temps, du matériel roulant ensuite, et enfin des services rendus aux usagers PMR qui ont été interrogés lors d'ateliers au cours desquels associations et responsables de la STIB et de la Région ont pu échanger leurs





points de vue. Cette phase s'est clôturée par un colloque d'inspiration et de constats qui a rassemblé des usagers, des cadres de la STIB et de Bruxelles Mobilité ainsi que des experts étrangers.

Les parties prenantes se sont à nouveau réunies sous forme de groupes de travail pour trouver des solutions à développer sur 10 ans en vue de bâtir une véritable stratégie afin de répondre aux attentes des usagers et de l'autorité organisatrice des transports (Bruxelles Mobilité). Ce travail ardu a débouché sur un second colloque qui a permis de présenter un plan comprenant 14 actions réparties en 4 volets stratégiques (lire ci-dessous) à développer de manière concomitante. Comme pour le PAVE, ce plan doit prendre en compte les différents types de handicap qui peuvent complexifier ou rendre impossible le déplacement d'une personne en toute autonomie.

VOLET DES SERVICES

Il est indispensable que l'accessibilité soit intégrée lors de recherches d'itinéraire en développant l'information en temps réel, par exemple pour ce qui concerne le fonctionnement des ascenseurs dans les stations de métro de départ et de destination. Les données relatives à l'accessibilité doivent pour cela être existantes et exploitées. En outre, les éléments de signalétique doivent être simples et clairs. Les messages doivent toujours être sonores et visuels tant à bord des véhicules que sur les quais. Les perturbations et détournements de lignes qui sont motifs de stress pour beaucoup d'usagers et particulièrement pour les personnes aveugles ou ayant un déficit mental, qui sont perdues quand elles ne sont plus sur un trajet connu, doivent être gérés en tenant compte de ces besoins. L'information en temps réel peut alors permettre de trouver une solution alternative. Dans les nœuds intermodaux, il faut veiller à renforcer l'aide humaine par du personnel spécialement formé qui puisse apporter une assistance tant à l'embarquement (dans l'attente d'absence de lacunes 1) que dans la guidance. Même si les modes bus, tram et métro deviennent plus accessibles, un transport adapté comme TaxiBus sera toujours nécessaire et il faut donc poursuivre son amélioration. Enfin, des rampes qui fonctionnent sur

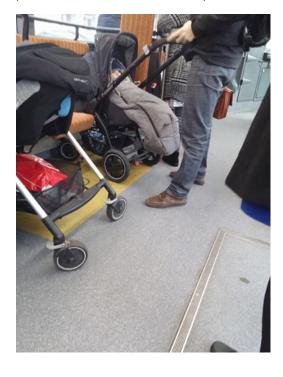
les véhicules et des lacunes réduites entre les quais et les véhicules sont des priorités pour améliorer l'accessibilité en toute autonomie.

VOLET GOUVERNANCE ET PROCESSUS

Développer un plan ambitieux et de manière uniforme demande une organisation et une détermination sans faille. Pour cela, le plan prévoit plusieurs mesures pour renforcer la cohérence des actions à déployer.

Bruxelles Mobilité, en tant qu'autorité organisatrice des transports, doit veiller au bon déploiement du plan tant lors du contrôle de l'exécution des contrats de gestion de la STIB 2018-2022 et 2023-2027 que lors de la réalisation du Plan régional de Mobilité qui doit imposer à chaque gestionnaire de voirie une mise en accessibilité des espaces publics autour des arrêts de surface ou souterrains eux-mêmes rendus accessibles. Une Task Force Accessibilité est créée pour suivre l'exécution du Plan Stratégique de mise en Accessibilité de la STIB qui rassemble les gestionnaires de voiries et la STIB et prendre les mesures correctrices au fur et à mesure de l'exécution du plan. Du côté de la STIB, une structure forte sera mise en place pour monitorer et standardiser les arrêts de surface depuis leur conception jusqu'à leur éventuelle mise hors service.

Une politique de formation à l'accessibilité doit être développée au niveau de tous les métiers à la STIB (communication, agents de stations, conducteurs, services de maintenance, centrales d'appel, personnel de sécurité et cadres de l'entreprise).



Écart vertical et/ou horizontal entre le quai et le véhicule





VOLET INFRASTRUCTURE ET MATÉRIEL ROULANT

Il est nécessaire d'avancer par étapes en vue de construire un réseau accessible : mise en conformité des arrêts de bus qui ramènent sur des stations de métro accessibles, etc. Il est également important de répartir équitablement sur le territoire la mise en accessibilité de lignes et d'arrêts. Ce plan de mise en conformité des arrêts à un horizon de 10 ans permet de programmer parallèlement une mise en accessibilité des espaces publics proches. Cette planification doit tenir compte de l'achat de nouveau matériel roulant car c'est de l'adéquation entre celui-ci et l'arrêt qu'est assurée la qualité de l'embarquement ou du débarquement par tous les usagers. D'ici 10 ans, 97% du matériel roulant sera accessible. Pour les futurs travaux tant en surface que dans le métro en rénovation ou en création, les normes les plus performantes en matière d'universal design doivent être mises en œuvre en exécution de la réglementation (nouveau RRU, nouveau PRM). Un vade-mecum pour la conception et la rénovation des stations de métro est en cours de réalisation pour concevoir l'accessibilité au départ du gros œuvre jusqu'à la finition.

VOLET RÉGLEMENTATION ET NORMALISATION

Parallèlement à l'application de la Convention relative aux droits des personnes handicapées de l'Organisation des Nations Unies, ratifiée par la Belgique en 2009, un processus de réglementation en matière d'accessibilité en Région de Bruxelles-Capitale se déploie progressivement.

Pour élaborer les PAVE, un référentiel a dû être réalisé en 2014 : « le Cahier de l'Accessibilité piétonne ». Le contenu de ce cahier est repris dans le projet de règlement régional d'urbanisme (RRU) ainsi que de nouvelles normes concernant les bâtiments et donc les stations de métro et de pré-métro. La STIB termine un référentiel pour son matériel roulant. L' « arrêt standard » STIB se retrouve quant à lui également dans le projet de RRU. Les exigences en matière d'accessibilité dans tous les domaines sont mentionnées dans le projet de Plan régional de Développement durable (PRDD). Le futur Plan

régional de Mobilité confirmera le PAVE comme norme de l'accessibilité des espaces piétons ainsi que le Plan Stratégique de mise en Accessibilité de la STIB et la nécessité de mettre simultanément en application ces deux plans dans les interventions sur les arrêts et leurs abords. Une veille permanente doit être exercée par la Région sur les commandes de matériel roulant et sur tous les projets de réaménagement. Les chantiers de réaménagement et d'entretien doivent être particulièrement cadrés pour s'assurer du respect des normes de mise en accessibilité. La nouvelle ordonnance voirie en préparation aborde les principes de remise en état pour ceux qui interviennent sur l'espace public et particulièrement les gestionnaires de réseaux afin d'éviter que l'accessibilité des trottoirs soit mise à mal après les travaux. L'autorité organisatrice des transports devra être garante de cette dynamique et assurer la certification des arrêts de surface concernant leur conformité aux normes d'accessibilité avant leur mise en exploitation comme elle le fait pour le métro.

CONCLUSION

Les outils existent et seront traduits dans le contrat de gestion de la STIB 2018-2022 (ainsi que le suivant), dans le PRM et les PCM ainsi que dans le RRU. Les mesures du Plan Stratégique de mise en Accessibilité de la STIB seront classées sur une échelle de 10 ans et budgétées. Il est clair qu'une série de mesures impliquent des coûts supplémentaires tandis que d'autres demandent simplement d'utiliser autrement les moyens disponibles. Une réglementation et des référentiels plus précis doivent permettre de concourir ensemble à une amélioration pour tous à la fois des espaces publics et des transports publics dans notre Région.

Reste que la prise de conscience dépend parfois d'une meilleure connaissance des besoins des personnes handicapées et de la manière d'y répondre. Pour ce faire, Brulocalis organise chaque année une formation sur l'accessibilité des espaces publics. N'hésitez pas à vous y inscrire. Par ailleurs, vous pouvez contacter Bruxelles Mobilité pour demander une formation théorique et/ou de terrain sur le Cahier de l'Accessibilité piétonne ainsi que sur la meilleure manière d'exploiter le PAVE. Si vous rencontrez des difficultés sur chantiers avec vos entrepreneurs par rapport au respect des normes en matière d'accessibilité, n'hésitez pas à prendre contact avec le Centre de Recherches Routières qui pourra intervenir directement sur le terrain en cours de chantier.

L'objectif est ambitieux mais à la hauteur des besoins de nombreux piétons et voyageurs de la STIB, en particulier de ceux pour qui le droit de se déplacer en toute autonomie ne deviendra réalité qu'une fois que ces stratégies auront été mises en œuvre.

