

FOCUS

PRISE DE POSITION DE L'UITP

L'accès au transport public

La vision de l'UITP stipule clairement que l'UITP œuvre en faveur d'une meilleure mobilité dans le monde. En d'autres termes, il s'agit d'offrir une mobilité à TOUS les citoyens. Cela ne relève pas seulement du rôle de service public des compagnies, mais également de l'attention accordée à la clientèle en général qui doit faire partie des priorités.

Les personnes à besoins spéciaux ou à mobilité réduite sont :

- Nos concitoyens dont la mobilité est réduite pour des raisons de santé, quelle qu'en soit la gravité, et qui doivent se déplacer en fauteuil roulant, ainsi que les malentendants ou malvoyants. Il peut s'agir d'handicaps temporaires ou définitifs.
- Les personnes âgées, les femmes enceintes, les personnes accompagnées de bébés ou de jeunes enfants dans des landaus ou poussettes, les personnes chargées de valises ou de paquets encombrants, dont la mobilité est gênée de manière momentanée ou permanente.
- Il y a également les personnes atteintes de différents degrés d'handicap mental qui peuvent éprouver des difficultés à utiliser les réseaux de transport.

Actuellement, 25% de la population en moyenne relève de l'une de ces catégories. Dès lors, aucune compagnie de transport ne peut ignorer ce fait. A l'avenir, cette tendance se renforcera. À cause de la forte corrélation entre l'âge et les difficultés de mobilité, l'impact d'une structure démographique vieillissante sur les besoins et la demande de transport représente un problème crucial. Avec une proportion croissante de personnes âgées dans les pays occidentaux (un tiers de la population en 2020), l'amélioration de l'accessibilité ne peut être ignorée et, dans un marché de plus en plus libéralisé, doit être considérée comme une opportunité commerciale et une source potentielle de recettes nouvelles. Si l'on tient compte du handicap temporaire, tous les citoyens se trouveront tôt ou tard dans une situation de mobilité entravée.

Ceci est une prise de position de l'UITP, l'Union Internationale des Transports Publics. L'UITP comprend 2 000 membres appartenant à 80 pays du monde et représente les intérêts des principaux acteurs du secteur des transports publics. Ses membres sont des entreprises de transport collectif, publiques ou privées, des autorités organisatrices de transport et des fournisseurs de matériel roulant et d'équipement. L'UITP s'intéresse à tous les aspects du transport public, économiques, techniques, organisationnels et managériaux, ainsi qu'aux politiques de mobilité dans le monde entier.

Les entreprises membres de l'Union Internationale des Transports Publics sont conscientes de leurs responsabilités envers les personnes à mobilité réduite et s'efforcent par tous les moyens de leur offrir le même niveau de mobilité qu'aux autres passagers.

L'UITP réaffirme que le transport public en tant que tel est le meilleur moyen de lutter contre l'exclusion sociale. Cependant, on ne peut y parvenir qu'en étroite collaboration avec les autorités de transport.

Les mesures relatives à l'infrastructure et au matériel roulant

L'accessibilité totale aux véhicules nécessite l'élimination des marches et des lacunes entre le point d'embarquement et le véhicule ; les interfaces doivent donc être minutieusement étudiées par les responsables des infrastructures et du matériel roulant.

Des efforts importants ont été réalisés afin de rendre les véhicules, les équipements et les installations plus accessibles aux passagers à mobilité réduite. La dernière décennie a permis de réaliser de nombreux progrès, avec l'avènement de la technologie du plancher surbaissé pour les véhicules routiers et ferrés. Les nouveaux véhicules disposent de larges portes ainsi que d'un espace réservé aux fauteuils roulants, avec (selon la nécessité de certains systèmes) un dispositif de retenue et un bouton de demande d'arrêt facilement accessible même en position assise. Il faut poursuivre et intensifier ces efforts à l'avenir, car ces aménagements destinés aux personnes à mobilité réduite peuvent profiter à tous les utilisateurs.

De plus, de telles mesures influencent l'exploitation générale d'une ligne: réduction des temps d'arrêt, accroissement de la vitesse commerciale, amélioration de l'attractivité. Etant donné que tout le monde en ressort gagnant, l'UITP encourage ses membres et les gouvernements locaux en tant que coresponsables à :

- Investir dans la technologie du plancher surbaissé, dans la mesure où les conditions d'exploitation locales le permettent, et appliquer en même temps des mesures destinées à garantir la sécurité de mouvement à l'intérieur des véhicules.
- Concevoir une infrastructure accessible, lors de la rénovation d'anciennes installations ou la planification de nouvelles, y compris les pôles d'échange (suppression des marches, signalisation, ascenseurs, rampes, informations aux passagers, etc.)

L'UITP partage entièrement le point de vue de la Directive bus européenne, selon lesquels tous les véhicules routiers de la classe I (bus urbains) doivent être accessibles aux personnes à mobilité réduite, y compris les personnes en fauteuil roulant. Des efforts doivent être réalisés afin d'améliorer l'accessibilité des autres types de véhicules (bus interurbains, bus ruraux, autocars etc.)

Cependant, la poursuite de ces efforts doit tenir compte de la responsabilité spécifique des compagnies de transport public qui consiste à transporter des millions de passagers, en assurant des services intenses, rapides, fréquents, sûrs et fiables, sans lesquels il serait impossible de maintenir l'activité économique des villes et régions.

Dans cette optique, l'UITP soutient le point de vue de la Directive européenne qui stipule que le principe de subsidiarité doit prévaloir et que les décisions opérationnelles sur la meilleure façon de mettre en place une accessibilité totale doivent être prises au niveau local, en fonction des conditions et des contraintes locales (dispositif d'agenouillement, rampe, ascenseur).

Il faut également tenir compte des limitations liées à la taille des fauteuils roulants. On ne peut pas exiger que tous les types de fauteuils puissent être transportés en toute sécurité à bord de tous les véhicules. A cet égard, il est nécessaire de stipuler les dimensions maximales des fauteuils roulants qui peuvent être acceptés à bord du transport public et (là où c'est obligatoire) des dispositifs de retenue des fauteuils roulants. La Directive européenne et les résolutions de la CEMT ont défini un "fauteuil roulant de référence" basé sur la norme ISO et l'UITP se réjouit de cette démarche. Il est crucial d'établir une bonne collaboration avec les associations locales et nationales de personnes âgées et handicapées ainsi qu'avec les associations de fabricants de fauteuils roulants.

Problèmes de sécurité

Les compagnies s'inquiètent du fait que leur responsabilité en cas d'incidents pourrait entraîner des procédures civiles et pénales coûteuses et nuire à leur réputation de mode de transport sûr.

Toutefois, étant donné l'importance de rendre le transport public le plus accessible possible, l'UITP encourage ses membres à revoir et à améliorer les conditions d'accès aux infrastructures souterraines pour les personnes en fauteuil, aussi bien dans des conditions d'exploitation normales que dégradées.

Le recours à une rampe amovible soulève également des questions de sécurité auxquelles il faut répondre : elle peut être déployée soit par le conducteur soit par un autre passager. Dans les deux cas, il faut clarifier les aspects légaux pour éviter toute réticence qui pourrait se manifester et garantir une accessibilité aussi grande que possible.

Informations

Il n'est pas suffisant de disposer d'une infrastructure et de véhicules accessibles. Si le but poursuivi est de généraliser l'accessibilité, des efforts doivent être réalisés en matière de communication et d'information. Les informations doivent être justes, complètes et compréhensibles, surtout pour les personnes qui n'ont pas l'habitude d'emprunter le réseau.

- Avant de commencer leur voyage, les clients doivent être au courant des services proposés et des conditions d'accessibilité. A cet effet, on peut recourir à des centres multimodaux d'informations (standards téléphoniques, Internet)
- Durant le voyage, il est nécessaire de fournir des informations claires, compréhensibles et simples. Idéalement, les informations seront visuelles (qui renseignent le prochain arrêt, le nom des arrêts/gares, les correspondances etc.) et sonores (haut-parleurs). Ceci s'applique aux gares/arrêts et aux véhicules.

Une lettre d'information exhaustive sur l'information est disponible auprès du Secrétariat général de l'UITP.

Services spéciaux

A l'échelon local, autorités organisatrices et exploitants devraient définir clairement l'optimum souhaité entre l'accessibilité des services réguliers et la mise en place de services spéciaux. Par exemple, il est clair que l'accessibilité d'une ligne desservant un hôpital devra être totale, alors que celle d'une autre ligne ne doit pas l'être nécessairement.

Là où des contraintes (cf. sécurité, exploitation, grande périphérie) ne permettent pas d'offrir une accessibilité totale, les membres de l'UITP devraient s'efforcer de fournir un service équilibré qui garantit la meilleure intégration possible de toutes les catégories de passagers à mobilité réduite, respecte les exigences en matière de sécurité et le

fonctionnement fondamental d'un système de transport public.

- Les compagnies de transport public sont disposées à adapter leurs services pour équilibrer leur offre, par exemple en alternant les véhicules entièrement accessibles avec ceux qui le sont partiellement.
 - Il est possible d'atteindre également cet objectif en fournissant des services spéciaux au moyen de véhicules munis d'un équipement approprié et d'un personnel spécialement formé pour s'occuper de personnes les plus gravement affectées.



Mesures complémentaires

Cependant, ces mesures ne suffisent pas et les membres de l'UITP considèrent que l'accessibilité requiert également des mesures d'un autre type :

- Investir dans une formation adéquate du personnel pour répondre aux besoins spéciaux des clients à mobilité réduite : accélération et freinage en douceur, arrêt précis visant à faciliter l'embarquement, accueil et assistance etc. Cet engagement en faveur de l'accessibilité doit transcender les niveaux hiérarchiques et être partagé par la direction de la compagnie.
- Coopérer avec les autorités de transport afin de poursuivre et d'améliorer les formules de tarifs préférentiels pour certaines catégories de passagers à faibles revenus.

Impact financier

Lorsque les entreprises de transport public s'engagent à organiser des services adaptés aux personnes à mobilité réduite ou à collaborer avec des associations de personnes à mobilité réduite et d'autres instances concernées, la responsabilité financière de ces services et de leurs infrastructures correspondantes ne doit pas leur incomber uniquement. La responsabilité devrait normalement être assumée par les autorités publiques, dont le rôle social consiste, entre autres, à mettre à la disposition de tous les citoyens un transport collectif de passagers.

Lorsqu'une autorité souhaite octroyer une concession pour une ligne ou un réseau, elle doit clairement stipuler le niveau d'accessibilité souhaité, afin que les soumissionnaires puissent rédiger leurs offres en conséquence. Une attention particulière doit être accordée à l'interface entre les véhicules et les infrastructures. Tous deux relèvent d'un seul et même système.

RECOMMANDATIONS DE L'UITP

L'UITP estime que le transport public a le devoir d'améliorer la mobilité pour tous. Les actions à entreprendre sont techniques, organisationnelles et opérationnelles. Par conséquent, elle propose les recommandations suivantes :

- Dans les zones urbaines, généraliser l'élimination des marches et des lacunes lors de la montée à bord des véhicules. Cela nécessite des efforts de la part des autorités locales et des exploitants
- Modifier les infrastructures afin de faciliter un tel embarquement, soit en rendant accessibles les quais surélevés existants soit en réaménageant l'infrastructure au niveau du sol de façon à maximaliser les avantages des véhicules à plancher bas. Ces mesures relèvent principalement de la compétence des autorités locales, en étroite collaboration avec les constructeurs de véhicules et les exploitants locaux.
- L'accessibilité obligatoire aux véhicules urbains est un objectif stratégique commun, alors que les tactiques et la mise en oeuvre opérationnelle doivent être décidées localement, selon les conditions en vigueur : quais bas/surélevés, dispositifs d'agenouillement, planchers surbaissés, rampes, ascenseurs etc.
- Accessibilité des fauteuils roulants aux infrastructures souterraines, dans la mesure où la sécurité globale des personnes en fauteuil et des autres passagers peut être garantie, même dans les cas d'urgence.
- Il est nécessaire de bien définir les responsabilités légales lors de la manipulation d'une rampe manuelle. Cela concerne principalement les réglementations du travail et le dialogue social au niveau sectoriel.
- Afin de rendre les procédés de construction plus efficaces, rentables et faciles, les autorités locales, les exploitants et les fabricants de véhicules devraient se baser sur un certain degré de standardisation des dimensions des fauteuils roulants et des dispositifs de retenue. Les associations de personnes en fauteuils roulants et les fabricants de ces matériels sont invités à adopter des normes ISO existantes.
- Le respect des interdictions de stationnement aux abords des arrêts d'autobus est absolument nécessaire pour faciliter l'embarquement. Cela nécessite une politique de stationnement rigoureuse et cohérente de la part de l'autorité locale.
- D'autres types de mesures sont également recommandés pour améliorer l'accessibilité : formation spécifique du personnel, tarifs préférentiels etc.
- Les problèmes liés à l'accessibilité ne doivent pas être abordés du sommet à la base, mais en étroite collaboration avec les associations concernées pour assurer que les mesures et les investissements proposés coïncident avec des souhaits raisonnables et pour instaurer un climat de confiance entre transporteurs et clients.
- Au moment d'un appel d'offres, les autorités doivent clairement définir le niveau d'accessibilité souhaité.
- Diffuser, durant les différentes étapes du voyage, des informations claires et faciles à comprendre pour tous, sous un format audiovisuel.

Avec cette nouvelle prise de position, les membres de l'UITP veulent montrer leur réel engagement de service public : assurer à chacun une liberté de mouvements aussi grande que possible.