

CONSEIL DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

**Bulletin des interpellations
et des questions orales et d'actualité**

**Commission de l'infrastructure, chargée des
travaux publics et des communications**

**RÉUNION PUBLIQUE
MERCREDI 13 MARS 1996**

SOMMAIRE

INTERPELLATION

de M. Serge de Patoul (adaptation des lieux publics et des transports publics pour les malvoyants) à M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport

(Orateurs : M. Serge de Patoul, Mme Evelyne Huytebroeck et M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport)

QUESTIONS ORALES

de M. Walter Vandenbossche (sécurité routière déficiente aux accès du St. Nikolaasinstituut à Anderlecht),
de M. François Roelants du Vivier (abonnement STIB pour les fonctionnaires de la Commission européenne)
et réponses de M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport.

Présidence de M. Jean-Pierre Cornelissen, vice-président

- La réunion est ouverte à 10 h. 30'.

INTERPELLATION DE M. SERGE de PATOUL A M. HERVÉ HASQUIN, MINISTRE DE L'AMENAGEMENT DU TERRITOIRE, DES TRAVAUX PUBLICS ET DU TRANSPORT,

à propos "de l'adaptation des lieux publics et des transports publics pour les malvoyants".

M. Serge de Patoul. - La pratique parlementaire consiste en général à interpeller un Ministre ou le Gouvernement quand un événement s'est produit et qu'un problème se pose.

Il me paraît important de pouvoir également, par le biais d'interpellations, susciter des débats au sein de notre Assemblée sur des questions de fond qui ne sont probablement pas liées à une actualité immédiate mais qui font partie des priorités continues que nous devons avoir en tant que responsables de la gestion du bien public.

Une étude réalisée dans la ville de Montpellier a montré que seulement 30% de la population se déplace au sein de la ville sans le moindre problème.

Soulignons aussi que la ville de Montpellier a été particulièrement vigilante dans l'organisation de son aménagement urbain afin de veiller à faciliter le déplacement de tous.

Si le thème de l'interpellation est clairement l'adaptation des lieux publics et des transports publics pour les malvoyants, soulignons dès à présent que toute aide à la personne physique afin de lui faciliter le déplacement et l'adaptabilité des lieux publics est en réalité une aide également pour les personnes aveugles et malvoyantes et vice-versa.

Pour une personne aveugle, la plus grande difficulté est l'ensemble des obstacles inattendus se situant sur son lieu de passage et en particulier sur les trottoirs.

Si ces objets peuvent être tout à fait provisoires, comme par exemple les poubelles, il en est tout autrement quant aux panneaux signalisateurs et potelets installés en vue d'empêcher le parking de véhicules.

Certes, lors de tout aménagement, des comportements et des réflexes "administratifs" sont à acquérir, mais en outre certaines actions continues doivent être entreprises; d'autres villes européennes ont déjà montré là des voies intéressantes.

La solution des signaux sonores ou de signaux vibreurs liés aux feux est un élément qui facilite la circulation des personnes aveugles.

Actuellement, à Bruxelles, il y en a très peu : avenue G. Henri à Woluwe-Saint-Lambert (en face d'une école pour non-voyants), rue d'Angleterre près de la Ligue Braille, à un carrefour près du Marché Commun et quelques autres carrefours.

Ces feux sont d'une importance certaine pour les aveugles et constituent un symbole apparent des problèmes liés à la cécité.

Soucieux d'une bonne intégration des personnes handicapées dans la société, il est également important de veiller à ce que ces feux ne constituent pas une nuisance pour le quartier avoisinant.

(Président: M. Jan Béghin)

D'autres initiatives plus utiles encore devraient aussi être prises dans le cadre des transports en commun.

Soulignons que la STIB a pris l'initiative de mettre des plaques en braille indiquant le nom et le plan de certaines stations de métro; cette réalisation symbolique a peu d'efficacité pour les aveugles; en effet, ceux-ci ignorent l'emplacement de ces plaques; en outre, l'écriture braille utilisée est erronément surdimensionnée, ce qui rend la lecture braille très difficile.

Pratiquement, des initiatives réalisées dans d'autres pays sont intéressantes et utiles :

- dans le métro de Paris, le revêtement en relief avant la fosse de la voie;

- à Prague, l'annonce sonore des stations dans les trams et métro comme ce fut le cas pendant plusieurs années dans le métro bruxellois.

Ce sont des initiatives très intéressantes.

J'attire l'attention du Ministre sur une évolution qui me semble malheureuse et qui concerne les trams, voire même les bus.

La STIB a accepté "d'habiller" les trams et les bus de publicité. Ce n'est pas dérangeant.

Certaines publicités sont d'ailleurs belles et d'une certaine manière, nous pouvons considérer qu'il s'agit parfois d'une culture dans la rue.

Par contre, ce qui est un dérapage, est le fait que l'avant du tram ou du bus ne soit plus dans une couleur claire et très visible. Ce n'est pas acceptable parce que cela constitue un réel danger particulièrement pendant la période de la journée entre chien et loup, y compris pour ceux qui voient bien.

De façon plus générale, il m'apparaît nécessaire que le Gouvernement prenne des initiatives afin de réglementer ou en tout cas d'initier des réactions automatiques qui devraient s'appliquer aux travaux et actes de constructions, de transformations et de reconstructions des bâtiments ou parties de bâtiments accessibles au public. Un des objectifs doit être l'unicité dans les aménagements. Je pense par exemple aux bâtiments destinés à l'exercice des cultes ou réalisés pour des activités récréatives, socioculturelles ou sportives, des hôpitaux et centres d'aides médicales, familiales et de santé mentale, des établissements pour personnes âgées, personnes handicapées, des bureaux de poste, télégrammes et téléphone, les banques et autres établissements financiers, les administrations publiques, les établissements d'enseignement, les gares et les stations pour le transport public, urbain etc...

Ce règlement devrait traiter :

-des problèmes d'accès en favorisant le fait d'être de plein pied ou de présenter un ressaut éventuel de très faible importance (2 cm par exemple);

-des portes d'entrées afin d'assurer que les portes fermant automatiquement soient équipées d'un mécanisme de ralentissement;

-une signalisation apposée sur le trajet destiné aux personnes à mobilité réduite afin qu'elles puissent se diriger dans le bâtiment, un marquage au sol peut être réalisé en matériaux structurés et de couleur contrastée. Ceci doit permettre à la fois la perception sensitive du trajet ainsi que la visualisation en particulier pour les personnes à mobilité aisée qui par le fait même devraient donc comprendre la signification de ce type de tracé...

-des ascenseurs pour prévoir un signal auditif indiquant le passage d'un étage à l'autre, ainsi que le fait que les boutons indiquent en braille les niveaux. Ceci devrait permettre aux non voyants de savoir sur quel bouton ils doivent pousser. Les portes palières des ascenseurs pourraient être également adaptées afin d'avoir un bord sensible aux contacts par rapport à la problématique des escaliers, il faudrait tendre à des systèmes de modèles standard afin que quel que soit le bâtiment, la personne à mobilité difficile puisse de toute façon se ressituer. La limite entre l'escalier et le palier pourrait être caractérisé par un marquage au sol en matériaux structurés et de couleur contrastée. L'ensemble des équipements sanitaires devraient être progressivement en tout cas pour les nouvelles constructions, standardisées. Ceci afin comme je viens de le dire, de permettre un repérage aisé pour les personnes malvoyantes;

-du mobilier urbain, des téléphones pour la standardisation des systèmes ainsi que le fait que les boutons utilisés soient recouverts par le numéro en écriture braille.

Loin de moi la volonté d'être exhaustif en la matière. Les différents exemples que j'ai cité ont essentiellement comme but de montrer qu'un ensemble d'initiatives pourrait faciliter le déplacement de nombreuses personnes.

En Belgique, on compte 14.000 personnes aveugles et malvoyantes.

On peut considérer qu'en région bruxelloise il y a au moins 10% de ces populations qui habitent. Il s'agit donc là de chiffres non négligeables. Les aménagements comme le revêtement de sol ou les feux sonores ne constituent pas des coûts fort importants en soi. Il est clair que ces aménagements réalisés sur l'ensemble de la Région constitueront des budgets conséquents. Il paraît donc nécessaire aujourd'hui de mener plusieurs actions.

En premier lieu, il me paraît nécessaire de donner une formation adéquate au fonctionnaires au sein du Ministère de la Région bruxelloise afin qu'ils aient à tout moment le déclic adéquat pour veiller à l'intégration des personnes handicapées lors des aménagements urbanistiques.

Une formation similaire devrait également être donnée aux fonctionnaires ayant des contacts avec la population, je pense

en particulier au personnel de la STIB pour que leur interventions puissent être le plus efficace possible.

Effectivement, il n'est pas nécessairement aisé pour un voyant d'expliquer à un non-voyant la façon dont il faut se rendre d'un point à un autre dans une station de métro.

Ce type de formation doit également traité des aspects de prévention comme par exemple la signalisation des travaux et des chantiers.

Ces formations ne me semblent pas présenter une difficulté majeure et je suis convaincu que des associations telles que par exemple la Ligue braille ou l'Office National des Aveugles seraient d'accord d'apporter leur soutien pratique pour garantir la réussite de ce type de formation.

Deuxième action qui me paraît importante, c'est la mise sur pied d'un programme étalé sur quelques années afin de récupérer le retard d'aménagements pour qu'il y ait une intégration réelle des personnes aveugles.

Dans cet esprit, je pense en particulier que par rapport à ce qui va se faire dans le futur, il est nécessaire d'intégrer le problème d'accessibilité systématiquement dans les nouvelles constructions à destination ou à vocation publique. Dans cet esprit, je souhaiterais savoir si le Ministre a l'intention de réglementer afin de compléter l'ordonnance du 29 août 1991, ordonnance organique de la planification et de l'urbanisme édifiée par l'Ordonnance du 30 juillet 1992.

La troisième action qui me semble également devoir être assumée, est une sensibilisation et une implication des communes à ce type de programme pour que cela puisse être réalisé en parallèle dans les 19 communes. Une standardisation signifie que l'ensemble des différents pouvoirs publics participent de la même manière à la réalisation de pareils programmes.

Enfin, Monsieur le Ministre, je voudrais terminer mon intervention en lançant une idée déjà expérimentée dans d'autres états en particulier au Québec. L'objectif étant double, veiller à la sensibilisation de l'opinion publique sur la problématique de la difficulté de mobilité de certaines personnes et donc d'attirer l'attention de cette opinion publique sur un comportement et d'autre part de permettre aux autorités politiques d'appréhender le plus efficacement ce type de problématique, je vous propose Monsieur le Ministre ainsi qu'à l'ensemble du gouvernement, de faire l'expérience d'une journée avec un handicap précis.

Chaque Ministre pourrait ainsi expérimenter une journée normale en ayant un handicap, soit de la vue, soit sonore, soit physique de déplacement et ainsi de suite. Le pouvoir législative pourrait s'y associer et d'une certaine manière plusieurs élus pourraient également vivre une journée précise avec un handicap précis.

Certes l'idée peut paraître étonnante mais elle mérite de permettre à des mandataires publics de mieux appréhender une situation et un vécu. Un des objectifs de ce type d'expérience est également d'assurer une détramatisation des situations.

Enfin, si l'initiative de ce type devait être prise en Région bruxelloise par le Gouvernement et par une partie du pouvoir

législatif, je suis convaincu que la publicité et les retombées médiatiques permettraient également d'obtenir une sensibilisation importante de la population bruxelloise.

Les bureaux des différentes assemblées régionales bruxelloises pourront réfléchir à cette idée. Je puis dire en ce qui me concerne que je suis tout à fait prêt à participer activement à cette expérience.

Mme Evelynne Huytbroeck .- En Région bruxelloise vivent de nombreuses personnes souffrant de handicaps divers, à différents degrés. Parmi elles, il y a les aveugles et les malvoyants qui sont quelques milliers à Bruxelles.

De mémoire, je pense qu'on a peu évoqué la cécité, que ce soit lors des séances du CRB ou en séance de la CCF. Peut-être est-ce parce que ce handicap fait peur? Dans notre monde, particulièrement axé sur l'image et l'information visuelle, être aveugle est ressenti comme une épreuve cruelle, la vue étant sans doute considérée comme un sens supérieur aux autres, en tout cas plus vital que les autres. L'absence de représentation visuelle ou de connaissance des couleurs nous paraît effrayante.

Vous souvenez-vous de cette expérience qu'était l'exposition "Dialogue dans le noir"? Ouverte à tous les voyants, elle leur permettait une immersion dans le monde des non-voyants. Les buts étaient de sensibiliser le public afin de lui donner un élan positif vis-à-vis des non-voyants, d'éveiller l'intérêt des employeurs pour la création d'emplois accessibles aux personnes handicapées et d'attirer l'attention des décideurs politiques sur les obstacles rencontrés quotidiennement par les aveugles et les malvoyants dans leurs déplacements.

Cette expérience, d'une richesse inouïe, a connu un succès à sa mesure: elle a permis de confronter les voyants avec leurs peurs et, en quelque sorte, d'effectuer un voyage au plus profond d'eux-mêmes et elle a offert l'occasion de faire se rencontrer et se parler des voyants et des non-voyants, libres de tout préjugé. La parole était évidemment essentielle car, pour se rencontrer dans le noir, il faut se parler.

Pour rappel, dans notre Région bruxelloise, "Dialogue dans le noir" a attiré, en 1993, plus de 7000 visiteurs dont de nombreux étudiants. Cette manifestation était organisée par l'ONA ou "Oeuvre nationale des Aveugles", Blindenzorg Licht en Liefde, avec le soutien de Sa Majesté la reine Fabiola et la Commission des Communautés européennes.

Ceux qui ont vécu cette formidable expérience, que je souhaiterais voir se renouveler, ont sans doute encore en mémoire le souvenir des difficultés ressenties quand il faut se mouvoir. Quand on est aveugle, se déplacer nécessite beaucoup de savoir-faire et de prudence et représente trop souvent l'occasion de se blesser.

Qu'ont fait les autorités politiques pour aménager les lieux publics pour les personnes handicapées et, notamment, pour les aveugles et les malvoyants?

La Région bruxelloise n'est pas à la pointe du progrès en ce qui concerne l'intégration des personnes handicapées. On peut même dire qu'elle souffre, malgré son statut de capitale euro-

péenne, d'un retard considérable par rapport à d'autres Régions. Pour y remédier, il ne manque que la détermination politique. Les aménagements à faire ne sont pas hors de prix, ils procèdent seulement d'une volonté d'aller de l'avant dans un souci d'équité démocratique. J'ouvre ainsi quelques pistes.

Il est possible, par exemple, sur les voiries régionales, d'éviter les obstacles inutiles et aléatoires et de procéder à l'installation d'une signalisation sonore qui doublerait la signalisation visuelle. Entre parenthèses, cette double signalisation, par exemple, des passages pour piétons, serait profitable à d'autres, notamment aux enfants ou à toutes les personnes distraites.

Ce type de signalisation devrait être généralisé et il faudrait donc que les communes s'alignent sur la politique régionale. Là encore, la Région pourrait jouer un rôle d'instigation prépondérant. En outre, je ne permets d'insister sur la nécessité d'installer un matériel performant qui ne tomberait pas en panne car toute défaillance technique serait dangereuse pour les aveugles. Les feux sonores pour aveugles, malvoyants et grands distraits, ne sont pas une utopie: ils existent dans d'autres grandes villes européennes et le système semble bien fonctionner. D'un point de vue éthique, le feu sonore, symbole de l'attention accordée par les pouvoirs publics à une partie de la population, par sa répétition à longueur de journées, porterait à tous le message de l'intégration des handicapés.

En matière de transports en commun, la STIB a déjà fait quelques timides avancées en équipant l'entrée de certaines stations de plaques avec des messages en braille. Elle n'en reste pas moins le signe emblématique d'une volonté politique. Je souhaite que ce genre d'expérience se renouvelle et se généralise et que, pour éviter tout gaspillage ou erreur, des collaborations soient faites entre les décideurs et les associations de terrain, dont l'ONA. De même, il serait souhaitable de promouvoir les messages verbaux via haut-parleurs, dans les bus et les métros, tout en veillant à leur qualité. Serait-il également possible de permettre l'accès aux personnes aveugles accompagnées d'un chien dans les trams ou bus? Ces chiens sont dressés et ne présentent aucun danger. L'accès des personnes aveugles dans les trams et bus favorise l'intégration des personnes handicapées et changerait le regard qu'ont les voyants sur les non-voyants.

Je me joins à la demande de M. de Patoul quand il insiste sur la nécessité d'envisager une formation adéquate des fonctionnaires au sein du ministère de la région bruxelloise afin de provoquer chez eux le déclic "intégration des personnes handicapées". Ce déclic doit se faire dans un maximum de services et vis-à-vis d'un faisceau, le plus large possible, de handicaps afin que tous nous participions de manière égale à la vie de la Ville et de la Région et à nos devoirs de citoyens.

J'espère donc entendre le ministre nous éclairer sur les grands axes de sa politique d'intégration des handicapés en matière de déplacements et d'espaces publics ainsi que sur les synergies qu'il est disposé à installer avec les autres ministres et les gens de terrain pour oeuvrer à l'élaboration d'une ville dans laquelle chacun peut prétendre à occuper une juste place.

Il faut mettre en place une formation spécifique destinée aux fonctionnaires. J'espère que le ministre précisera les axes de sa politique et les synergies envisageables avec les gens de terrain.

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport .- J'ai interrogé la STIB. Les buts de notre administration sont de renforcer la sécurité et de rendre conviviale la vie en Région de Bruxelles-Capitale.

Dans sa déclaration, le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale s'est fixé des objectifs prioritaires et j'accorde, précisément, une attention particulière à l'amélioration du droit à la mobilité des malvoyants et des aveugles au sein de l'espace public.

Les solutions répondent à trois objectifs : la mise en place d'une signalisation permettant aux non-voyants de reconnaître l'environnement et de s'orienter, l'information à l'égard des non-voyants sur l'existence de cette signalisation facilitant ainsi leurs déplacements et la sensibilisation des voyants à la nécessité d'assister les non-voyants.

En matière de circulation, il s'agit des feux sonores, placés à proximité des lieux fréquentés par les mal voyants, en des endroits assez nombreux.

Afin que les feux ne gênent pas le voisinage, le signal sonore est couplé au bruit et est coupé de nuit. Il faut informer l'aveugle et le malvoyant sur les caractéristiques de la station de tram ou de métro où il se trouve par des panneaux de lecture tactile, des marquages en relief au sol, des tables d'orientation, également en relief, avec un commentaire en braille et une écriture agrandie.

Pour les travaux réalisés jusqu'à présent, le montant pris en charge par la Région est de 20.543.554 francs. Toute nouvelle station de métro sera dotée de ce type de signalisation. En fonction du budget, cette signalisation sera étendue à certaines autres stations, notamment à proximité des gares de la SNCB.

Le système interactif de signalétique est exclusif, le métro de Bruxelles étant promoteur en matière de signalisation pour les mal- et non- voyants. Nous sommes en avance, et non en retard, sur les autres grandes villes.

Lors du dernier congrès de l'Union internationale des transports publics, tenu à Paris en 1995, notre système de métro a suscité l'admiration.

Une réunion actuelle des administrations concernées et des représentants des personnes handicapées, en général, devrait être prévue afin d'améliorer leur qualité de vie.

M. Serge de Patoul .- J'insiste sur le fait d'associer les personnes concernées afin de répondre le mieux possible à leurs demandes.

Mme Evelyne Huytebroeck .- Je n'ai pas dit que la STIB était en retard. J'ai dit que la Région bruxelloise n'était pas à la pointe du progrès en matière d'intégration des personnes handicapées en général.

- L'incident est clos.

QUESTIONS ORALES

Sécurité routière déficiente aux accès du St. Niklaasinstituut à Anderlecht.

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais) .- Tout le monde connaît sans doute le St. Niklaasinstituut à Anderlecht. Il faut dire que des sportifs comme Paul Van Himst, Jef Jurion et Van der Elst y ont étudié. L'Institut dispose de 16 terrains de football, cas unique à Bruxelles.

Un accident dramatique a eu pour l'un des élèves de l'Institut une issue fatale: je suis donc amené à poser une question sur la sécurité routière aux accès de l'institution, chaussée de Mons.

La situation pourrait déjà largement être améliorée si les feux de signalisation actuels, actuellement installés à 30 mètres au-delà de l'entrée de l'école, étaient déplacés juste avant la voie d'accès à l'Institut. Le Ministre est-il disposé à prendre des mesures en ce sens?

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport (en néerlandais) .- L'accident qui a eu lieu chaussée de Mons est l'un des nombreux accidents qui se produisent chaque année en Région bruxelloise. Ils sont souvent dus à des excès de vitesse, trop peu contrôlés par la police.

Le gouvernement régional a donné son accord à un projet d'arrêté royal qui doit être pris au niveau fédéral pour instaurer des contrôles de vitesse automatiques.

Je n'ai pas reçu d'informations détaillées de la police concernant les circonstances de l'accident. Il est impossible de déplacer le passage pour piétons que protègent les feux de signalisation car ce passage mène directement aux accès d'une grande entreprise. Au cours des prochaines semaines, l'installation sera néanmoins complétée de façon à ce que la voie d'accès au St. Niklaasinstituut soit elle aussi plus plus sûre.

(Poursuivant en français)

En 1994, l'Institut Saint-Nicolas avait déjà demandé l'installation de feux lumineux à mon prédécesseur.

Pour répondre à cette attente, l'installation à hauteur de cet établissement va être complétée au cours des prochaines semaines.

Ce dispositif devrait renforcer la sécurité à cet endroit.

M. Walter Vandenbossche (en néerlandais) .- Je remercie le Ministre de sa réponse pour deux raisons. Premièrement, parce qu'il est disposé à renforcer la sécurité de la voie d'accès au St. Niklaasinstituut en plaçant des feux et deuxièmement, pour l'excellente qualité linguistique de sa réponse à ma question.

Abonnement STIB pour les fonctionnaires de la Commission européenne

M. François Roelants du Vivier .- La Commission européenne a négocié avec la STIB un abonnement annuel pour son personnel. Elle veut ainsi se mettre en concordance avec ses recommandations relatives à la qualité de vie dans notre Région.

La STIB a accepté le principe de la vente d'abonnements à 50%, à condition d'abonner l'ensemble du personnel, ce qui lui rapporterait 85 millions annuellement.

Pensez-vous, Monsieur le ministre, qu'il faille encourager la STIB dans cette voie?

M. Hervé Hasquin, Ministre de l'Aménagement du Territoire, des Travaux publics et du Transport .- Je vous confirme que des négociations sont en cours et que les conditions que vous avez précisées sont bien exactes.

Par ailleurs, il s'agit d'une démarche liée à l'autonomie de la STIB. Un premier accord avec le service du personnel des Communautés a abouti à admettre la nécessité d'une enquête interne. Il me semble donc prématuré d'intervenir à ce niveau.

En outre, le comité du personnel des Communautés a réclamé un délai et une enquête conjointe STIB/Communautés est en cours.

Un accessit de bonne conduite urbaine pourrait être donné aux Communautés si les négociations aboutissaient.

- La réunion publique est levée à 11 h. 10'.

