



SESSION ORDINAIRE 2022-2023

7 MARS 2023

PARLEMENT DE LA RÉGION
DE BRUXELLES-CAPITALE

PROJET D'ORDONNANCE

relative à l'accessibilité des terminaux en
libre-service interactifs des transports urbains
et régionaux

RAPPORT

fait au nom de la commission
de la Mobilité

par M. Marc LOEWENSTEIN (F)

Ont participé aux travaux de la commission :

Membres effectifs : MM. Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, Mmes Ingrid Parmentier, Isabelle Pauthier, M. Tristan Roberti, Mme Anne-Charlotte d'Ursel, MM. David Weytsman, Marc Loewenstein, Mme Joëlle Maison, MM. Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge.

Membres suppléants : M. Marc-Jean Ghysseles, Mme Lotte Stoops.

Autres membres : MM. Martin Casier, Christophe De Beukelaer.

Voir :

Documents du Parlement :

A-651/1 – 2022/2023 : Projet d'ordonnance

GEWONE ZITTING 2022-2023

7 MAART 2023

BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK PARLEMENT

ONTWERP VAN ORDONNANTIE

betreffende de toegankelijkheid van de in-
teractieve zelfbedieningsterminals van het
stads- en streekvervoer

VERSLAG

uitgebracht namens de commissie
voor de Mobiliteit

door de heer Marc LOEWENSTEIN (F)

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen:

Vaste leden : De heren Ibrahim Dönmez, Julien Uyttendaele, mevr. Ingrid Parmentier, mevr. Isabelle Pauthier, de heer Tristan Roberti, mevr. Anne-Charlotte d'Ursel, de heren David Weytsman, Marc Loewenstein, mevr. Joëlle Maison, de heren Youssef Handichi, Luc Vancauwenberge.

Plaatsvervangers: de heer Marc-Jean Ghysseles, mevr. Lotte Stoops.

Andere leden: de heren Martin Casier, Christophe De Beukelaer.

Zie :

Stukken van het Parlement:

A-651/1 – 2022/2023: Ontwerp van ordonnantie

I. Exposé introductif de la ministre Elke Van den Brandt

L'accessibilité est une priorité dans notre politique de mobilité et en particulier pour Bruxelles Mobilité, Parking.Brussels et la STIB. Nous continuons par exemple à rendre les arrêts de surface accessibles, à installer des ascenseurs pour les arrêts souterrains, à travailler à la pleine accessibilité du métro M7, à former le personnel pour une meilleure attention envers les personnes en situation de handicap.

Ce projet d'ordonnance, qui est assez spécifique, transpose une directive européenne communément connue sous le titre d'Acte européen d'accessibilité. Cette directive vise à harmoniser les critères d'accessibilité auxquels doivent se conformer une large gamme de produits et de services (e-books, centrales d'appels d'urgences, services bancaires, sites internet commerciaux, etc. Il s'agit d'une part, d'assurer aux personnes handicapées un meilleur accès à ceux-ci et contribuer, ce faisant, à leur autonomie et au renforcement de leur participation à la vie sociale et économique et, d'autre part, de contribuer au bon fonctionnement du marché intérieur grâce à l'élimination et à la prévention des obstacles découlant d'exigences divergentes en matière d'accessibilité dans différents pays européens.

La Région de Bruxelles-Capitale est seulement concernée par les terminaux en libre-service interactifs (ou automates de vente) des transports urbains et régionaux, donc de la STIB et, de façon marginale, des automates de De Lijn et de la TEC situés en Région bruxelloise.

Les critères techniques (repris dans l'annexe I de l'ordonnance) prévoient, à titre d'exemple, qu'il soit possible :

- de connecter des technologies d'assistance personnelle aux automates de vente ;
- d'augmenter la taille des caractères et de moduler la luminosité des écrans ;
- de faire lire à voix haute l'information visuelle ;
- de prolonger le temps d'interaction avec l'automate.

En complément à ces critères techniques, l'ordonnance en projet exige aussi que les opérateurs de transports publics fournissent à leurs clients, via leur site web, des informations relatives à l'emploi des automates de vente et aux modalités d'activation des fonctions d'accessibilité de ceux-ci. Cette disposition a pour objectif de permettre aux personnes en situation de handicap de préparer leurs déplacements à l'avance.

Pour veiller au respect des critères d'accessibilité, l'ordonnance en projet prévoit que l'administration régionale se charge de réceptionner les plaintes éventuelles de particuliers, mais aussi qu'elle assure un contrôle proactif. Des amendes sont prévues en cas de non-respect.

I. Inleidende uiteenzetting van minister Elke Van den Brandt

Toegankelijkheid is een prioriteit in ons mobiliteitsbeleid en ook voor Brussel Mobiliteit, parking.brussels en de MIVB. We gaan door met het toegankelijk maken van bovengrondse haltes, het installeren van liften voor ondergrondse haltes, het werken aan de volledige toegankelijkheid van de metro M7, het opleiden van personeel om meer aandacht te hebben voor personen met een handicap.

Het ontwerp van ordonnantie, dat vrij specifiek is, zet een Europese richtlijn om die algemeen bekend staat als de Europese toegankelijkheidswet. Deze richtlijn heeft als doel de harmonisatie van de toegankelijkheidscriteria waaraan een groot aantal producten en diensten (elektronische boeken, alarmcentrales, bankdiensten, commerciële websites, enz.) moeten voldoen. De bedoeling is enerzijds te zorgen voor een betere toegang voor mensen met een handicap/beperking en daardoor bij te dragen tot hun onafhankelijkheid en een grotere deelname aan het sociale en economische leven. Anderzijds moet de richtlijn bijdragen tot de goede werking van de interne markt door het wegnemen en voorkomen van belemmeringen die voortvloeien uit uiteenlopende toegankelijkheidsvereisten in de verschillende Europese landen.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is enkel betrokken voor wat betreft de interactieve zelfbedieningsterminals (of automaten) van het stads- en streekvervoer, d.w.z. van de MIVB en, in mindere mate, van de automaten van De Lijn en de TEC in het Brussels Gewest.

De technische criteria (opgenomen in bijlage I van het besluit) bepalen bijvoorbeeld dat het mogelijk moet zijn :

- technologieën voor persoonlijke assistentie aan te sluiten op verkoopautomaten;
- de tekens te vergroten en de helderheid van de schermen te moduleren;
- visuele informatie te laten voorlezen;
- de interactietijd met de automaat te verlengen.

Naast deze technische criteria verplicht het ontwerp van ordonnantie de operatoren van openbaar vervoer ook om hun klanten via hun website informatie te verstrekken over het gebruik van verkoopautomaten en de manier waarop zij de toegankelijkheidsfuncties ervan kunnen activeren. Doel van deze bepaling is personen met een handicap in staat te stellen hun reis vooraf te plannen.

Om de naleving van de toegankelijkheidscriteria te garanderen, voorziet de ordonnantie in de verwerking van eventuele klachten van personen, maar ook in een proactieve controle door de gewestelijke overheid. Er is voorzien in boetes bij niet-naleving.

La période transitoire inscrite dans le projet d'ordonnance est plus courte que celle prévue par l'Acte européen d'accessibilité. En l'occurrence, la directive prévoit que des automates mis en service avant le 28 juin 2025 puissent continuer d'être exploités tout le long de leur durée de vie économique, celle-ci pouvant atteindre 20 années. La période transitoire aurait ainsi pu perdurer jusqu'à 2045, une échéance qui nous semblait beaucoup trop éloignée. Après consultation de la STIB, le gouvernement a décidé de limiter cette échéance maximale au 28 juin 2035. À cette date au plus tard, l'ensemble des automates devront répondre aux exigences d'accessibilité prévues par l'ordonnance.

Par ailleurs, le projet d'ordonnance ne transpose pas l'article 4.4 de la directive relatif à l'accessibilité de l'environnement bâti. Cet article stipule que « les États membres peuvent décider, compte tenu des circonstances nationales, que l'environnement bâti utilisé par les clients de services relevant de la présente directive doit être conforme aux exigences en matière d'accessibilité prévues à l'annexe III, de manière à garantir une utilisation optimale par les personnes handicapées ».

Sur base d'échanges avec la STIB et la Direction des infrastructures des transports publics de Bruxelles Mobilité, il a semblé peu opportun de s'engager, dans le cadre du présent projet d'ordonnance, à rendre accessibles l'ensemble des stations de métro, ainsi que les quelques centaines d'arrêts de surface où se trouvent des automates de vente.

En effet, la Région de Bruxelles-Capitale dispose déjà de nombreux outils programmatiques pour assurer une prise en charge efficace de la mise en accessibilité des transports en commun. Un Plan stratégique de mise en accessibilité de la STIB est annexé au contrat de service public de l'opérateur de transport (2019-2023). Ce plan fait l'objet d'un suivi rapproché par une taskforce qui réunit trois fois par an les directions de Bruxelles Mobilité et de la STIB, ainsi que le cabinet de la ministre et des représentants du secteur associatif (CAWaB). Environ 70 arrêts sont réaménagés annuellement. Le programme d'installation d'ascenseurs dans les stations de métro existantes se poursuit : dans 53 stations, il est possible aujourd'hui d'accéder de plain-pied de la surface aux quais et des projets d'installation d'ascenseurs sont en cours ou prévus les années prochaines dans l'ensemble des stations qui ne sont pas encore équipées.

De plus, il n'est pas apparu judicieux de prévoir une obligation relative à l'accessibilité de l'environnement bâti en partant des automates en libre-service. Techniquement, on pourrait retirer un automate d'une station pour soustraire celle-ci à l'obligation d'accessibilité. De même, il n'est pas pertinent de prioriser les réaménagements d'arrêts de surface et de stations en fonction de la présence en leur sein d'un automate : de multiples autres facteurs paraissent au moins tout aussi importants à considérer en l'espèce (fréquentation, réaménagements prévus par ailleurs dans la zone, etc.).

De duur van de overgangperiode wordt iets meer beperkt dan in de Europese toegankelijkheidswet voorgesteld. In dit geval bepaalt de richtlijn dat automaten die vóór 28 juni 2025 in gebruik zijn genomen, gedurende hun gehele economische levensduur, die maximaal 20 jaar kan bedragen, verder mogen worden geëxploiteerd. De overgangperiode had kunnen duren tot 2045, een termijn die veel te ver weg leek. Na overleg met de MIVB hebben wij besloten deze maximumperiode te beperken tot 28 juni 2035. Uiterlijk op die datum zullen alle automaten moeten voldoen aan de in de verordening vastgestelde toegankelijkheidseisen.

Voorts zet het ontwerp van ordonnantie artikel 4.4 van de richtlijn betreffende de toegankelijkheid van de bebouwde omgeving niet om. Dit artikel luidt als volgt: "De lidstaten kunnen, rekening houdend met de nationale omstandigheden, besluiten dat de gebouwde omgeving die door afnemers van onder deze richtlijn vallende diensten wordt gebruikt, moet voldoen aan de in bijlage III opgenomen eisen inzake toegankelijkheid, teneinde een optimaal gebruik door personen met een handicap te waarborgen".

Op basis van gesprekken met de MIVB en de Directie Mobiliteit van Brussel voor de infrastructuur van het openbaar vervoer waren wij van mening dat het niet passend zou zijn om zich in het kader van dit ontwerp te verbinden tot het toegankelijk maken van alle metrostations en de honderden bovengrondse haltes waar zich automaten bevinden.

Het Brussels Hoofdstedelijk Gewest beschikt immers reeds over een aantal programmatische instrumenten om de toegankelijkheid van het openbaar vervoer doeltreffend te beheren. Een strategisch plan voor de toegankelijkheid van de MIVB is gehecht aan het openbaardienstcontract van de vervoersmaatschappij (2019-2023). Dit plan wordt van nabij opgevolgd door een taskforce die drie keer per jaar de directies van Brussel Mobiliteit en de MIVB samenbrengt, evenals het kabinet van de minister en vertegenwoordigers van de associatieve sector (CAWaB). Jaarlijks worden ongeveer 70 haltes opgeknapt. Het programma voor de installatie van liften in bestaande metrostations wordt voortgezet. In 53 stations is het nu mogelijk de perrons op hetzelfde niveau als het gelijkvloers te betreden, en er zijn plannen om in alle stations die nog niet zijn uitgerust, nu of in de komende jaren liften te installeren.

Voorts leek het niet wenselijk een verplichting op te nemen met betrekking tot de toegankelijkheid van de bebouwde omgeving van zelfbedieningsautomaten. Technisch gezien zou een zelfbedieningsautomaat uit een station kunnen worden verwijderd om het vrij te stellen van de toegankelijkheidsverplichting. Evenzo is het niet passend om voorrang te geven aan de herinrichting van haltes en stations op basis van de aanwezigheid van een zelfbedieningsautomaat: er zijn vele andere factoren die in dit geval minstens even belangrijk zijn (reizigersaantallen, geplande herinrichting elders in het gebied, enz.).

Pour conclure, ce projet d'ordonnance est un pas de plus vers plus accessible les transports et les espaces publics à tout le monde. L'accessibilité de notre région est une question de base de justice sociale, mais aussi une manière de rendre notre région plus agréable pour tout le monde. Car une région plus accessible aux PMR est une région aussi plus confortable pour tous.

II. Discussion générale

M. Marc Loewenstein salue d'emblée le choix du gouvernement d'avoir fixé au 28 juin 2035 l'échéance de remplacement des terminaux déjà en usage ou déjà commandé avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance, le 28 juin 2025. La directive prévoit en revanche que les terminaux en service peuvent être maintenus jusqu'à la fin de leur durée de vie économique utile, pour un maximum de vingt ans, soit jusqu'en 2045. La Région adresse donc un signal positif aux personnes en situation de handicap. L'orateur remercie également la STIB pour les efforts qu'elle fournira dans cette perspective.

On est en droit d'attendre de la SNCB les mêmes efforts, car le taux d'accessibilité des gares et des trains est encore beaucoup trop bas. Il y a encore de nombreuses lacunes à résorber.

Il est essentiel de prendre en considération tous les types de handicap (physiques, mentaux, intellectuels et sensoriels), de veiller à ce que l'accessibilité soit effective et que la chaîne d'accessibilité ne soit pas rompue. Les terminaux en libre-service ne sont qu'un aspect de ces préoccupations. Il faut notamment avoir égard au lieu où sont placés ces terminaux et s'assurer que des rampes, des ascenseurs et des panneaux d'information adéquats aient été installés pour y accéder facilement.

Mme Ingrid Parmentier se joint aux félicitations de l'orateur précédent. Il faut accorder aux personnes handicapées les mêmes possibilités qu'aux autres.

Même si tel n'est pas l'objet du projet examiné, Mme Parmentier tient à dire la nécessité du maintien de guichets servis par du personnel, à l'heure où l'on assiste à une automatisation toujours plus poussée des services de vente et d'information. Il ne faudrait pas accentuer la fracture numérique.

Les prestataires privés tels que « Villo », qui gèrent aussi des terminaux automatisés, tombent-ils aussi sous le coup de l'ordonnance en projet ? Par ailleurs, les contrôles seront-ils effectués uniquement à la suite de plaintes ou pourront-ils se faire d'initiative ? Les terminaux visés par le projet ont-ils fait l'objet de plaintes récurrentes ces dernières années ? Si oui, pour quels motifs ? Enfin, les amendes envisagées semblent d'un faible montant au regard des coûts d'adaptation en jeu ; n'est-ce pas une source de risque ?

Kortom, dit ontwerp van ordonnantie is een nieuwe stap in het proces om het vervoer en de openbare ruimte voor iedereen toegankelijker te maken. De toegankelijkheid van onze regio is een fundamentele kwestie van sociale rechtvaardigheid, maar het is ook een manier om onze regio voor iedereen aangenamer te maken. Want een regio die toegankelijker is voor PBM's is ook een aangenamere regio voor iedereen.

II. Algemene bespreking

De heer Marc Loewenstein juicht om te beginnen de keuze van de regering toe om de uiterste datum voor de vervanging van de terminals die reeds in gebruik zijn of reeds besteld zijn vóór de inwerkingtreding van de ordonnantie op 28 juni 2025, vast te leggen op 28 juni 2035. De richtlijn bepaalt daarentegen dat de terminals die in gebruik zijn kunnen worden behouden tot het einde van hun nuttige economische levensduur, voor maximaal twintig jaar, d.w.z. tot in 2045. Het gewest geeft dus een positief signaal aan personen met een handicap. De spreker bedankt ook de MIVB voor de inspanningen die zij zal leveren in dit verband.

We hebben het recht van de NMBS dezelfde inspanningen te verwachten, want de toegankelijkheidsgraad van de stations en de treinen is nog veel te laag. Heel wat tekortkomingen moeten nog worden weggewerkt.

Het is van essentieel belang om alle soorten handicaps in aanmerking te nemen (fysiek, mentaal, intellectueel en zintuiglijk) en erop toe te zien dat de toegankelijkheid effectief is en de toegankelijkheidsketen niet onderbroken wordt. De zelfbedieningsterminals zijn slechts één aspect van deze bezorgdheden. Er moet met name rekening worden gehouden met de plaatsen waar die terminals staan en ervoor worden gezorgd dat geschikte hellende vlakken, liften en informatieborden worden geplaatst om er gemakkelijk toegang toe te krijgen.

Mevrouw Ingrid Parmentier sluit zich aan bij de felicitaties van de vorige spreker. Personen met een handicap moeten dezelfde mogelijkheden krijgen als anderen.

Ook al is dit niet het onderwerp van het voorliggende ontwerp, toch wil mevrouw Parmentier wijzen op de noodzaak van het behoud van loketten met personeel, op het moment dat we een steeds verregaandere automatisering van de verkoop- en informatiediensten zien. We mogen de digitale kloof niet groter maken.

Vallen privédienstverleners zoals Villo, die ook geautomatiseerde terminals beheren, ook onder de ontworpen ordonnantie? Zullen de controles alleen worden uitgevoerd na klachten of kunnen zij ook op eigen initiatief gebeuren? Zijn er de laatste jaren terugkerende klachten geweest over de terminals waarop de ordonnantie betrekking heeft? Zo ja, om welke redenen? Ten slotte lijken de beoogde boetes laag in het licht van de aanpassingskosten in kwestie; kan dat geen risico vormen?

M. Julien Uyttendaele soutiendra lui aussi ce projet d'ordonnance, qui accroît l'autonomie des personnes handicapées, mais également qui harmonise les critères d'accessibilité au niveau européen.

L'intervenant ajoute qu'il serait bon d'harmoniser davantage les bornes de vente, pour qu'elles distribuent les billets de toutes les sociétés de transport du pays. De même, il suffit parfois d'aménagements légers pour améliorer significativement l'accessibilité. Ainsi, il s'agirait de placer les boutons de commande des terminaux à une hauteur adaptée aux personnes en chaise roulante. Cette hauteur devrait être de 85 cm à 110 cm à partir du sol, selon la recommandation du Centre pour l'égalité des chances.

Avant le remplacement des terminaux, la STIB procédera-t-elle à des essais en compagnie de personnes porteuses de handicap, pour éviter de répéter certaines erreurs du passé ?

L'article 21, §2, du projet accorde aux prestataires de services une période transitoire allant jusqu'à vingt ans après la mise en service des terminaux, compte tenu du coût de ces appareils et de leur long cycle de vie. Il apparaît que les terminaux récemment achetés par la STIB sont couverts par un contrat de maintenance de dix ans. Pourquoi avoir fixé l'échéance à 2035, alors que la directive permettait de l'étendre dix ans de plus ? N'y a-t-il pas là une forme de gaspillage ? Cela accélère en outre le calendrier d'investissement de la Région ? Recevra-t-elle des ressources en conséquence de la Région ? Quelle est justement la durée de vie économique d'un automate de vente ?

M. David Weytsman demande également quelles sont les incidences budgétaires du projet d'ordonnance ? Par ailleurs, l'annexe 1 au projet, qui énonce les exigences en matière d'accessibilité, a-t-elle été soumise à la STIB ? Quelles sont les adaptations prévues pour les handicapés mentaux ? Du personnel sera-t-il toujours prévu pour accompagner ces personnes ?

La ministre affirme tout d'abord que le projet d'ordonnance a bien entendu été présenté pour avis à la STIB et au CAWaB. Il est par exemple apparu que l'échéance de la période transitoire en 2035 était appropriée, vu le terme du contrat de maintenance au bout de dix ans à l'issue des commandes prévues en 2024. Puisque la STIB estime que cette échéance plus courte que celle inscrite dans la directive était acceptable, le gouvernement a voulu aller au-delà des exigences de cette dernière et se montrer plus ambitieux. Devoir attendre dix ans de plus serait pénible pour les usagers handicapés. Il est évident que les moyens attribués à la STIB permettent ce renouvellement des terminaux dans les délais.

Il convient aussi d'indiquer qu'une bonne partie des terminaux de la STIB en service à ce jour ont été acquis en 2019. Porter l'échéance à 2035 pour ces derniers ne raccourcit que de quatre ans leur durée de vie économique, comparé au terme de vingt ans inscrit dans la directive. En outre, il faut relativiser l'ampleur des investissements consacrés à ces appareils, quand on connaît les montants généraux des

De heer Julien Uyttendaele zal eveneens dit ontwerp van ordonnantie steunen, dat de autonomie van personen met een handicap doet toenemen, maar ook de toegankelijkheidscriteria op Europees niveau harmoniseert.

De spreker voegt eraan toe dat het goed zou zijn om de verkoopautomaten beter te harmoniseren, om de tickets van alle vervoermaatschappijen van het land te verkopen. Tevens volstaat het soms om lichte aanpassingen te doen om de toegankelijkheid aanzienlijk te verbeteren. Zo zouden de bedieningstoetsen van de terminals op een aangepaste hoogte voor personen in een rolstoel geplaatst kunnen worden. Die hoogte zou 85 tot 110 cm vanaf de grond moeten zijn, volgens de aanbeveling van het Gelijkekansencentrum.

Zal de MIVB vóór de vervanging van de terminals testen uitvoeren in het gezelschap van personen met een handicap, om te voorkomen dat bepaalde fouten uit het verleden zich opnieuw voordoen?

Artikel 21, §2, van het ontwerp verleent de dienstverleners een overgangperiode die tot twintig jaar na de ingebruikname van de terminals kan gaan, rekening houdend met de kosten van deze toestellen en hun lange levenscyclus. Voor de terminals die de MIVB onlangs heeft aangeschaft blijkt een onderhoudscontract van tien jaar te lopen. Waarom werd de vervaldag vastgelegd in 2035, terwijl de richtlijn toelaat om die met nog tien jaar te verlengen? Is dat geen vorm van verspilling? Het versnelt bovendien het investeringsschema van de MIVB. Zal zij dienovereenkomstige middelen ontvangen van het gewest? Wat is precies de economische levensduur van een verkoopautomaat?

De heer David Weytsman vraagt ook welke gevolgen het ontwerp van ordonnantie heeft voor de begroting. Werd bijlage 1 bij het ontwerp, waarin de voorschriften op het vlak van toegankelijkheid worden opgesomd, aan de MIVB voorgelegd? In welke aanpassingen is voorzien voor personen met een mentale handicap? Zal er nog steeds personeel zijn om deze personen te begeleiden?

De minister bevestigt allereerst dat het ontwerp van ordonnantie uiteraard ter advies werd voorgelegd aan de MIVB en het CAWaB. De vervaldag voor de overgangperiode in 2035 is bijvoorbeeld geschikt gebleken, gelet op de vervaldatum van het onderhoudscontract na tien jaar voor de in 2024 geplande bestellingen. Aangezien de MIVB die kortere termijn dan in de richtlijn aanvaardbaar vond, wilde de regering verder gaan dan de voorschriften uit de richtlijn en ambitieuzer uit de hoek komen. Nog tien jaar langer wachten zou penibel zijn voor de reizigers met een handicap. Het spreekt voor zich dat de aan de MIVB toegekende middelen deze vernieuwing van de terminals binnen de termijnen mogelijk maken.

Tevens dient te worden opgemerkt dat een groot deel van de vandaag gebruikte terminals van de MIVB werd aangeschaft in 2019. Door voor die laatste de vervaldag vast te leggen in 2035 wordt hun economische levensduur slechts met vier jaar ingekort ten opzichte van de twintig jaar die in de richtlijn is opgenomen. Bovendien moet de omvang van de investeringen voor deze toestellen worden gerelativeerd,

investissements fournis par la STIB. A supposer même que le remplacement de ces appareils doive induire un surcoût, la ministre ajoute qu'il vaut la peine d'être supporté.

Le projet de transposition de la directive a été présenté en septembre 2021 à la section des PMR de la Commission régionale de mobilité, avant de le soumettre au Conseil d'Etat et à l'Autorité de protection des données.

Les critères à respecter, figurant à l'annexe 1, proviennent directement de la directive. Le projet d'ordonnance n'y ajoute rien. Ils prennent bien sûr en compte les personnes affectées d'un handicap mental, entre autres par le biais de la lisibilité du texte (écriture dite FALC, « facile à lire et à comprendre ») et du temps d'affichage. Pour améliorer l'accessibilité aux personnes présentant un handicap visuel, la typographie peut être agrandie et le contraste renforcé. Les pictogrammes seront utilisés plus systématiquement. La STIB s'est engagée à faire évoluer le logiciel des automates en service, afin d'en améliorer la facilité d'usage et l'accessibilité, notamment au moyen de pictogrammes, sans attendre leur remplacement par d'autres machines.

La hauteur des boutons de commande des automates, évoqués par M. Uyttendaele, répond à une norme européenne remontant à 2008. Ces appareils sont conçus pour pouvoir être utilisés par une personne en chaise roulante. Ces critères de hauteur sont déjà d'application et le resteront. Par ailleurs, les futurs automates seront bien testés en compagnie de personnes handicapées.

Les contrôles ne seront pas menés exclusivement sur plaintes, mais aussi à l'initiative de Bruxelles Mobilité. Certes, les amendes encourues par la STIB ne sont pas d'un montant élevé, mais la STIB s'est engagée face au gouvernement à adapter ses terminaux en temps voulus et la ministre n'a aucune raison de penser qu'il en ira autrement. Le montant de ces amendes correspond à celui qui est prévu dans la transposition fédérale pour la SNCB, mais également dans la transposition wallonne.

Les prestataires privés tels que « Villo » ne seront pas soumis à l'ordonnance en projet, car son article 4 précise que le texte s'applique au bus, au tram et au métro. Ceci étant dit, la convention avec « Villo » parviendra à échéance en 2026 et la future convention avec le successeur de JC Decaux pourrait comprendre de telles exigences d'accessibilité.

M. Julien Uyttendaele s'interroge sur la nécessité d'inscrire dans une ordonnance l'échéance du remplacement des terminaux en 2035, car cela comporte de la rigidité. On aurait pu le faire dans un contrat de gestion, par exemple. De même, il pourrait être utile de comparer les dépenses qui seront consenties pour un remplacement de ces appareils en 2035, avec celles qui prévaudraient pour un remplacement d'ici 2045. Les automates placés avant l'entrée en vigueur de l'ordonnance en projet, en 2025, répondront-ils déjà à ces exigences légales ?

gezien de algemene bedragen van de investeringen door de MIVB. Zelfs als de vervanging van deze toestellen extra kosten met zich zou meebrengen, voegt de minister toe dat het de moeite loont die te maken.

Het ontwerp voor de omzetting van de richtlijn werd in september 2021 voorgesteld aan de PBM-afdeling van de Gewestelijke Mobiliteitscommissie en vervolgens voorgelegd aan de Raad van State en de Gegevensbeschermingsautoriteit.

De na te leven criteria die in bijlage 1 staan, komen rechtstreeks uit de richtlijn. Het ontwerp van ordonnantie voegt daar niets aan toe. Zij houden natuurlijk rekening met personen met een mentale handicap, onder andere via de leesbaarheid van de tekst (makkelijk te lezen en te begrijpen) en de weergavetijd. Om de toegankelijkheid voor personen met een visuele handicap te verbeteren, kan de typografie groter worden gemaakt en het contrast scherper. Er zullen systematischer pictogrammen worden gebruikt. De MIVB heeft zich ertoe verbonden de software van de automaten die in gebruik zijn, aan te passen om het gebruiksgemak en de toegankelijkheid ervan te verbeteren, onder meer met pictogrammen, en niet te wachten tot ze vervangen worden door andere automaten.

De hoogte van de bedieningstoetsen van de automaten, die de heer Uyttendaele aanhaalt, beantwoordt aan een Europese norm die dateert uit 2008. Deze toestellen zijn ontworpen om gebruikt te kunnen worden door een persoon in een rolstoel. De criteria betreffende de hoogte zijn al van toepassing en zullen dat blijven. Bovendien zullen de toekomstige automaten inderdaad getest worden in het gezelschap van personen met een handicap.

De controles zullen niet uitsluitend op basis van klachten worden uitgevoerd, maar ook op initiatief van Brussel Mobiliteit. Het bedrag van de boetes die de MIVB riskeert is weliswaar niet hoog, maar de MIVB heeft zich ten opzichte van de regering ertoe verbonden haar terminals tijdig aan te passen en de minister heeft geen enkele reden om te denken dat zij dat niet zal doen. Het bedrag van die boetes komt overeen met het bedrag dat in de federale omzetting voor de NMBS is voorzien, maar ook in de Waalse omzetting.

Privédienstverleners zoals Villo zullen niet worden onderworpen aan de ontworpen ordonnantie, want artikel 4 specificeert dat de tekst van toepassing is voor de bussen, de tram en de metro. Dit gezegd zijnde, zal de overeenkomst met Villo in 2026 aflopen en de toekomstige overeenkomst met de opvolger van JC Decaux zou dergelijke toegankelijkheidsvoorschriften kunnen bevatten.

De heer Julien Uyttendaele vraagt zich af of het nodig is om in een ordonnantie de vervaldag voor de vervanging van de terminals in 2035 op te nemen, want dat leidt tot starheid. Dat had in een beheersovereenkomst gekund, bijvoorbeeld. Ook zou het nuttig kunnen zijn de uitgaven die zullen worden gedaan voor een vervanging van deze toestellen in 2035 te vergelijken met die van een vervanging tegen 2045. Zullen de automaten die vóór de inwerkingtreding van de ontworpen ordonnantie, in 2025, geplaatst worden reeds voldoen aan deze wettelijke voorschriften?

La ministre répète qu'elle veut être plus volontariste que les dispositions de la directive et ancrer cette ambition dans un texte légal.

Mme Ingrid Parmentier partage cet avis. Il faut se montrer volontariste dans la mise en accessibilité. Cela a des conséquences sur la vie quotidienne des PMR. En outre, il faudra veiller à soumettre ces exigences à d'autres opérateurs, tels que ceux qui gèrent des vélos partagés.

M. David Weytsman regrette le manque de précision des estimations budgétaires relatives au remplacement des terminaux. Par ailleurs, en quoi les exigences d'accessibilité prévues par le projet pour les handicapés mentaux sont-elles plus élevées que les mesures déjà en application ?

La ministre indique que les automates ne répondent actuellement que très partiellement aux exigences du projet d'ordonnance. Dans le futur, des innovations seront introduites, telles que la lecture à voix haute sur le téléphone des signes affichés sur un feu de circulation ou l'adaptation du temps d'affichage des messages sur l'écran des terminaux de vente. L'un des seuls critères européen d'accessibilité déjà en application est celui de la hauteur des machines.

D'autre part, outre le remplacement des machines, la STIB s'attèle à améliorer l'accessibilité des logiciels utilisés par ces machines, par exemple pour recourir à plus de pictogrammes et à un langage plus aisément compréhensible. Ces adaptations faciliteront l'usage des automates par des personnes souffrant d'un handicap mental, mais aussi, plus largement, par des personnes ne parlant ni le français, ni le néerlandais ni l'anglais, voire analphabètes.

III. Discussion des articles

Articles 1^{er} à 22

Ces articles ne suscitent pas de commentaires.

Votes

Les articles 1^{er} à 22 sont adoptés à l'unanimité des 13 membres présents.

De minister herhaalt dat zij daadkrachtiger wil zijn dan de bepalingen van de richtlijn en die ambitie in een wettekst wil verankeren.

Mevrouw Ingrid Parmentier deelt die mening. We moeten daadkrachtig te werk gaan bij het toegankelijk maken. Dit heeft gevolgen voor het dagelijkse leven van de PBM's. Bovendien moeten die voorschriften ook aan andere operatoren worden opgelegd, zoals zij die deelfietsen beheren.

De heer David Weytsman betreurt het gebrek aan nauwkeurigheid van de budgettaire ramingen in verband met de vervanging van de terminals. In hoeverre zijn bovendien de toegankelijkheidsvoorschriften voor personen met een mentale handicap in het ontwerp strenger dan de reeds bestaande maatregelen?

De minister zegt dat de automaten momenteel slechts in zeer beperkte mate voldoen aan de voorschriften in het ontwerp van ordonnantie. In de toekomst zullen innovaties worden ingevoerd, zoals het voorlezen op de telefoon van tekens op een verkeerslicht of de aanpassing van de weergavetijd van de berichten op het scherm van de verkoopterminals. Een van de enige Europese toegankelijkheidscriteria die reeds worden toegepast is die van de hoogte van de automaten.

Anderzijds werkt de MIVB, naast de vervanging van de automaten, aan de verbetering van de toegankelijkheid van de door die automaten gebruikte software, bijvoorbeeld om meer pictogrammen of een makkelijker te begrijpen taal te gebruiken. Die aanpassingen zullen ervoor zorgen dat de automaten gemakkelijker gebruikt kunnen worden door personen met een mentale handicap, maar ook door personen die geen Nederlands, Frans of Engels spreken en analfabeten.

III. Artikelsgewijze bespreking

Artikelen 1 tot 22

Deze artikelen lokken geen commentaar uit.

Stemmingen

De artikelen 1 tot 22 worden aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

**IV. Vote sur l'ensemble du projet
d'ordonnance**

Le projet d'ordonnance, dans son ensemble, est adopté à l'unanimité des 13 membres présents.

- *Confiance est faite au rapporteur pour la rédaction du rapport.*

Le rapporteur,

Marc LOEWENSTEIN

La Présidente,

Anne-Charlotte d'URSEL

**IV. Stemming over het geheel van het
ontwerp van ordonnantie**

Het ontwerp van ordonnantie wordt in zijn geheel aangenomen bij eenparigheid van de 13 aanwezige leden.

- *Vertrouwen wordt geschonken aan de rapporteur voor het opstellen van het verslag.*

De rapporteur,

Marc LOEWENSTEIN

De Voorzitter,

Anne-Charlotte d'URSEL