

CONVENTION/version finale

ENTRE DE PREMIERE PART :

La Société régionale wallonne du transport (en abrégé **la S.R.W.T.**), personne morale de droit public, inscrite à la BCE sous le n° 0242.069.339, dont le siège social est établi à 5100 Namur (Jambes), avenue du Gouverneur Bovesse,96, représentée par Monsieur Jean-Marc VANDENBROUCKE, Administrateur général.

Ci-après « **la SRWT** »

ET

DE SECONDE PART :

- 1) L'association sans but lucratif **Groupe d'action pour une meilleure accessibilité aux personnes handicapées (GAMAH)**, inscrite à la BCE sous n° 0420.947.831, dont le siège est établi à 5000 Namur, Rue de la Pépinière, 3
- 2) L'association sans but lucratif **Accès mobilité pour tous (AMT CONCEPT)**, inscrite à la BCE sous le n° 0478.573.947, dont le siège est établi à 1140 Evere, Rue Auguste Renoir, 5/4
- 3) L'association sans but lucratif **Association belge contre les maladies neuro-musculaires (ABMM)**, inscrite à la BCE sous le n° 0435.150.116, dont le siège est établie à 7033 Mons, Allée des Champs de Blé, 64
- 4) L'association sans but lucratif **Association belge des paralysés (ABP)**, inscrite à la BCE sous le n° 0407.574.303, dont le siège est

établie à 1082 Bruxelles, Chaussée de Gand, 1434

5) L'association sans but lucratif **Association socialiste de la personne handicapée (ASPH)**, inscrite à la BCE sous le n° 0416.539.873, dont le siège est établi à 1000 Bruxelles, Rue Saint-Jean, 32-38

6) **Monsieur DESSART Luc**, domicilié à Awans, Hognoul, Rue des Houblonniers, 6

7) **Madame LEURQUIN Marie**, domiciliée à 5000 Namur, Rue Jean Ciparisse, 25/2

8) **Madame BONAVENTURE Bernadette**, domiciliée à 4801 Verviers (Stembert), rue de la Tour, 5

Ci-après « **l'ASBL GAMAH et consorts** ».

IL EST PREALABLEMENT EXPOSE CE QUI SUIT :

1) Antécédents de fait

L'ASBL GAMAH et consorts ont le 27 janvier 2012 cité la SRWT à comparaître devant la 2^{ème} chambre du tribunal de 1^{ère} instance de Namur.

La demande introduite en justice vise à la condamnation à titre définitif de la SRWT *à procéder aux investissements et travaux nécessaires pour permettre l'équipement de toute la flotte d'autobus des différents TEC de dispositifs permettant l'embarquement des personnes à mobilité réduite (ci-après PMR), et à donner au personnel naviguant les instructions requises pour la mise en service effective des dispositifs adéquats, ce sous peine d'astreinte.*

Les parties ont échangé des dossiers de pièces et des argumentaires écrits.

Pour la description du différend qui les oppose et du litige actuellement en cours, les parties renvoient, sans aucune reconnaissance préjudiciable, aux actes de procédure qu'elles ont rédigés.

La procédure inscrite au rôle général du tribunal de 1^{ère} instance de Namur sous le numéro 285/12 a fait l'objet d'un jugement ordonnant une vue des lieux, avant tout autre examen quant à la recevabilité ou au fondement de la demande.

A la suite de ce jugement, le tribunal s'est rendu le 4 septembre 2012 au dépôt des TEC Namur-Luxembourg à Flawinne *afin d'examiner le fonctionnement des bus du TEC, tant ceux munis d'une lame automatique que ceux pourvus d'une lame non automatique.*

En marge de la procédure judiciaire, les parties ont poursuivi un dialogue constructif en vue de régler leur différend à l'amiable.

La présente convention a pour objet d'arrêter les termes d'un accord qui se substituera à la procédure en cours.

2) Intention commune

La SRWT ainsi que l'ASBL GAMAH et consorts partagent l'intention de favoriser et d'offrir aux personnes à mobilité réduite (PMR) voiturées ou non, un meilleur accès aux services du groupe TEC en Wallonie et de leur proposer, tous handicaps confondus, un accès non discriminé à ces services.

3) Définitions

Dans le cadre de cette convention, les parties s'accordent sur la définition des concepts suivants :

a) Les lignes accessibles

Une « ligne » est dite « accessible » aux PMR lorsque, dans chaque sens de circulation, septante pourcents au moins des passagers empruntant la ligne embarquent ou débarquent du bus à partir d'arrêts conformes ou praticables ou vers des arrêts conformes ou praticables pour les PMR.

b) Les lignes auditées

Une « ligne » est dite « auditée » après qu'un examen de toutes les zones d'arrêt de la ligne aura conclu au caractère « praticable » ou « conforme » de chaque arrêt. Cet examen aura lieu en collaboration avec l'ASBL GAMAH et consorts.

c) L'arrêt conforme

Un arrêt est dit « conforme » s'il répond aux conditions cumulatives suivantes :

- a) le sol de la plate-forme de la zone d'attente des voyageurs est plan (dévers de maximum 2 %), suffisamment stable et pourvu d'un revêtement en dur, non glissant et sans relief, et ce de manière à permettre le déplacement aisé d'une PMR voiturée;
- b) le niveau de la plate-forme de la zone d'attente se situe à une hauteur de 16 cm au minimum par rapport à l'aire d'arrêt du bus, de telle sorte que, autobus à l'arrêt et *agenouillé*, la rampe d'accès, manuelle ou automatique, une fois déployée, présente une pente comprise entre 0 et 10 %, par référence analogique avec les critères d'évaluation prévus par le CWATUPE, ce qui doit permettre un accès autonome de la PMR au bus;

- c) la plate-forme, face à la porte du bus munie d'une rampe, offre une zone de 2.40 mètres x 2.40 mètres libre de tout obstacle, afin de permettre à la PMR de se positionner pour emprunter la rampe d'accès ;
- d) le cheminement de la PMR voiturée sur la plate-forme au départ de ses accès offre une largeur libre de tout obstacle de 85 cm;
- e) la plate-forme est équipée de dalles podotactiles en tête de quai, qui signalent aux personnes déficientes visuelles la zone où elles sont invitées à stationner en attendant le bus

d) L'arrêt praticable

Un arrêt est dit « praticable » s'il répond aux conditions cumulatives suivantes :

- a) Le sol de la plate-forme de la zone d'attente des voyageurs est plan et suffisamment stable pour permettre le déplacement aisé d'une PMR voiturée (sont ainsi considérés instables un sol en gravier non damé, engazonné ou en terre non stabilisée par des graviers);
- b) Le niveau de la plate-forme de la zone d'attente par rapport à l'aire d'arrêt du bus se situe à une hauteur telle que, autobus à l'arrêt et agenouillé, la rampe d'accès (manuelle ou automatique), une fois déployée, présente une pente de 20 % maximum. La PMR voiturée pourra alors avoir accès au bus avec l'aide d'une tierce personne, sous la responsabilité de cette dernière (personne accompagnante, autre voyageur ou, à défaut , le conducteur du bus).
- c) La plate-forme face à la porte du bus munie d'une rampe offre une zone de 1,90 mètre x 1,90 mètre libre de tout obstacle, afin de permettre à la PMR de se positionner correctement pour emprunter la rampe d'accès.
- d) Le cheminement de la PMR voiturée sur la plate-forme au départ de ses accès offre une largeur libre de tout obstacle de 85 cm;

4) Conditions de la prise en charge d'une PMR voiturée

Les parties s'accordent, dans le cadre de la présente convention, sur les conditions cumulatives qui devront être remplies pour permettre la prise en charge des PMR voiturées dans un autobus du TEC :

A) L'aménagement des autobus

Toute prise en charge d'une PMR voiturée requiert que soient rencontrées les conditions cumulatives suivantes:

- a) l'espace intérieur de l'autobus doit être aménagé pour accueillir et sécuriser une PMR voiturée. Il est précisé que les dispositions du Cahier Spécial des Charges de commande des autobus du groupe TEC ont pris en compte le Règlement CEE 85/2001 dès 1998 ;

- b) le véhicule doit être équipé d'une rampe d'accès qui autorise le transfert de la PMR voiturée de la plate-forme de l'arrêt vers le plancher du bus et inversement à la descente. Actuellement, les véhicules des parcs régie et loueurs des TEC sont équipés soit d'une rampe manuelle, soit d'une rampe automatique actionnée au départ du poste de travail du conducteur ou ils en sont dépourvus ;

B) Les arrêts

Toute prise en charge d'une PMR voiturée ne peut se faire qu'à partir d'un arrêt dit conforme ou dit praticable.

C) Les conditions d'exploitation

Aux conditions d'aménagement des bus et de conformité ou de praticabilité des arrêts s'ajoutent des conditions liées à l'exploitation des lignes de transport qui doivent être réunies pour permettre la prise en charge d'une PMR voiturée. Ces conditions d'exploitation demeurent influencées par l'environnement et les conditions de travail des conducteurs du groupe TEC.

Ces conditions d'exploitation, selon qu'elles sont favorables ou non, favorisent ou au contraire empêchent la prise en charge de PMR voiturées.

Les parties conviennent que les conditions d'exploitation suivantes, à apprécier par les chauffeurs du groupe TEC, doivent être rencontrées pour qu'ils puissent prendre en charge une PMR voiturée :

- a) les conditions d'approche de la zone d'arrêt, afin que le bus se positionne parallèlement et à proximité de la plate-forme où attendent les voyageurs souhaitant embarquer, permettent un accostage réussi ;
- b) la place est disponible dans le compartiment voyageur afin que la PMR voiturée puisse occuper l'emplacement prioritaire qui lui est réservé.
- c) les conditions d'ambiance dans le compartiment voyageur, liées aux comportements des voyageurs présents, sont favorables à l'accueil attentionné de la PMR voiturée et ne constituent pas un risque pour elle.
- d) si l'intervention du conducteur est requise pour actionner la rampe manuelle d'accès au bus ou pour prêter assistance à la montée de la PMR voiturée, le conducteur appréciera préalablement si sa sécurité ainsi que celles de la PMR voiturée, des autres passagers et du poste de conduite sont assurées, ce qui autorise son intervention.

CECI ETANT EXPOSE, APRES S'ETRE FAIT DES CONCESSIONS RECIPROQUES, LES PARTIES SONT CONVENUES DE CE QUI SUIT :

Article 1 : Objectifs poursuivis

Dans le champ de compétences qui lui est assigné par décret, la SRWT s'engage à proposer au Gouvernement wallon un programme d'investissements améliorant l'accessibilité de l'offre de transport en commun des TEC pour les personnes à mobilité réduite .

Ce programme d'investissements portera à la fois sur l'équipement amélioré du matériel roulant (investissements d'exploitation) et sur l'aménagement des arrêts (investissements d'infrastructure).

Dans le champ de leurs compétences respectives, l'ASBL GAMAH et consorts répondront autant que possible aux sollicitations de la SRWT, en lien avec l'intention commune des parties d'obtenir, au bénéfice des PMR tous handicaps confondus, un accès non discriminé aux services publics de transport proposés à la population en Wallonie.

Article 2 : Accessibilité au service- Les rampes d'accès

2.1. Le matériel roulant existant sera adapté en vue d'assurer le meilleur fonctionnement des rampes autorisant la montée et la descente des PMR.

2.2. Le matériel roulant à acquérir sera équipé de perfectionnements ayant prouvé leur utilité et leur fonctionnalité favorables à la qualité du service rendu aux PMR.

Le groupe TEC s'engage donc, lors de l'acquisition de nouveaux autobus, à les équiper d'une rampe automatique commandée à partir du poste de conduite. Une procédure d'agrément du matériel sera mise au point et insérée dans le prochain cahier des charges afin de disposer du matériel le plus adapté à cette fin.

L'acquisition de ce nouveau matériel se fera toutefois au rythme du renouvellement du parc des véhicules (dont la durée d'amortissement est aujourd'hui de 16 ans) et dans la mesure permise par les budgets alloués par le contrat de services publics signé avec la Région.

2.3. Des procédures standardisées d'utilisation des rampes seront instaurées, à l'attention des chauffeurs. Actuellement, la procédure de mise en œuvre de la lame automatique diffère selon les types de bus et les TEC. La Direction Technique de la SRWT a défini une procédure unique de mise en œuvre qu'il faut implémenter sur les véhicules des parcs actuels des TEC, procédure respectant les règles de la REB. Ce sera chose faite fin 2014.

Cette procédure répondra au schéma suivant :

-2.3.1. Avec une lame automatique :

- Descente des voyageurs par la(es) porte(s) arrière(s) ;
- Déploiement de la lame d'embarquement, toutes portes fermées ;
- Lorsque le degré de pente le permet, montée et installation de la PMR ;

- Ouverture de la porte avant, accueil et vérification des titres de transport des voyageurs non PMR voiturés.

L'aide du chauffeur est possible au moment où l'ensemble des voyageurs qui descendent sont descendus, avant l'ouverture de la porte avant.

2.3.2. Avec une lame manuelle :

- Descente des voyageurs par la(es) porte(s) arrière(s) ;
- Déploiement de la lame manuelle à la porte médiane avec l'aide d'une tierce personne ou du chauffeur ; éventuellement, le chauffeur aide la PMR voiturée à monter dans le bus et à prendre place ;
- Accueil et vérification des titres de transport des voyageurs non PMR voiturés.

Article 3 : Accessibilité au service - Les arrêts praticables par les PMR

3.1. Actuellement, hors les arrêts des lignes accessibles, et les arrêts aménagés à l'intervention de la SRWT, le nombre d'arrêts conformes est réduit.

Au terme d'une concertation qui sera fixée dans le mois de la signature de la convention avec l'ASBL GAMAH et consorts, le groupe TEC proposera un calendrier et un ordre d'inspection des lignes afin de déterminer les arrêts praticables et conformes disponibles dès aujourd'hui. Ces inspections seront réalisées en présence des experts désignés par l'asbl GAMAH et consorts.

L'ordre d'inspection des lignes suivra l'ordre croissant des contraintes organisationnelles des départements *exploitation* et technique (rôles du matériel et du personnel) afin de favoriser le plus rapidement le plus grand nombre de clients du TEC concernés. Dans un premier temps, les lignes TEC inspectées seront donc celles qui offrent, en heures creuses, un bus par heure et par sens (soit 186 lignes actuellement) au moins. De toutes les manières, les premiers audits auront lieu dans les 3 mois de la signature de la convention et l'ensemble de ces 186 lignes sera audité dans les 3 ans de la signature de la présente convention.

3.2. Le choix des arrêts à aménager et du type d'aménagement sera réalisé en collaboration avec les représentants de l'asbl GAMAH et consorts, après inspection de la ligne.

Les zones d'arrêts non-conformes seront aménagées progressivement, par ligne, dans la mesure des budgets disponibles, afin de les rendre praticables ou conformes à la prise en charge des PMR.

Les normes d'aménagement retenues sont celles identifiées aujourd'hui avec l'asbl GAMAH et consorts (voy. *Supra - préambule pt. 3 c et d*). Le groupe TEC s'engage toutefois à étudier les suggestions d'amélioration proposées par GAMAH et consorts pour l'avenir et à assurer une veille technologique sur ces questions.

3.3. Les bus équipés d'une lame automatique ou manuelle seront affectés prioritairement à la desserte des lignes devenues accessibles, dans un second temps à la desserte des lignes inspectées, dans le respect des contraintes induites par les organisations des services technique et exploitation des TEC (répartition des véhicules entre les dépôts, organisations internes, ...).

3.4. Les arrêts déjà audités par le TEC Liège-Verviers et l'ASBL Gamah et consorts seront signalés par les pictogrammes ad hoc dans les 6 mois de la signature de la présente convention en vue de pouvoir être utilisés par les PMR..

Article 4 : Qualité du service - Information au personnel du groupe TEC

4.1. Dans les 3 mois de la signature de la présente convention, Le groupe TEC organisera une campagne de sensibilisation de son personnel à la problématique des PMR. Celle-ci sera renouvelée tous les trois ans

4.2. Le groupe TEC a inclus dans la formation initiale de ses conducteurs et de ses contrôleurs un module théorique de sensibilisation aux attentes et besoins des PMR.

Un module pratique de sensibilisation sera également inclus dans cette formation initiale des conducteurs, après que le contenu de ce module aura été arrêté de commun accord avec l'ASBL GAMAH et consorts.

Les parties s'efforceront de trouver un financement à ce module, notamment auprès de l'AWIPH.

4.3. La formation continue des chauffeurs comprendra un module de formation relatif à l'utilisation du matériel permettant l'accessibilité des PMR aux bus du TEC (lame automatique, lame manuelle, etc.), et formant à l'accueil des publics à besoins spécifiques.

Les parties collaboreront en vue d'arrêter le contenu de ces formations. Les modalités de ces formations devront également être agréées par le SPF Mobilité afin que le temps y consacré soit valorisé dans le cadre de la réglementation relative au certificat d'aptitude professionnelle des conducteurs des TEC.

4.4. L'ASBL GAMAH et consorts fera part au groupe TEC des informations, conseils, etc. qu'elle estimerait opportun de voir intégrés dans les programmes de formation et répondra aux sollicitations du groupe TEC.

Le cas échéant, le groupe TEC sollicitera l'appui des compétences disponibles de l'AWIPH. Le groupe TEC et l'ASBL et consorts veilleront à se concerter au mieux à l'occasion de la mise en place de ces formations.

4.5. Dans les trois mois de la signature de la présente convention, le groupe TEC donnera, à ses chauffeurs de bus, des instructions claires quant à l'attitude qu'ils se doivent d'adopter en vue d'offrir un accueil attentionné et une meilleure accessibilité des PMR aux services de transport en commun, en conformité avec les conditions décrites au point 4-c du préambule de la présente convention.

4.6. Sous réserve du respect de ces conditions décrites au point 4-C du préambule de la présente convention, les membres du groupe TEC qui assurent le service de transport (conducteurs, contrôleurs) prêteront, dans la mesure de leur disponibilité, assistance aux PMR lors de leur montée et leur descente des bus.

4.7. Dans les trois mois de la signature de la présente convention, dans le respect des procédures légales et conventionnelles relatives aux organes paritaires institués, essentiellement les CPPT et les conseils d'entreprise, seront diffusées, par les voies applicables, des notes de service qui décrèteront, en substance, que :

Le chauffeur doit porter l'assistance qui parait adéquate pour permettre l'embarquement de toute personne à mobilité réduite le sollicitant, aussitôt que les conditions normales d'exploitation sont remplies ainsi que les conditions cumulatives suivantes :

- *si le bus dispose de l'équipement adéquat d'embarquement en état de fonctionnement ;*
- *s'il n'existe aucun danger particulier à même d'affaiblir la sécurité du chauffeur, des usagers, des tiers ou de la personne à mobilité réduite elle-même ;*
- *si l'équipement de la voirie et de l'arrêt le permettent sans difficulté, ce qui est présumé au départ des arrêts dont l'état de praticabilité est convenu en fonction de la présente convention ;*

4.8. Le chauffeur n'ayant pas embarqué une personne à mobilité réduite à un arrêt conforme ou praticable, en fera part systématiquement selon le processus et la voie hiérarchique habituels, par le biais de son rapport journalier.

Article 5 : Informations sur l'offre de transport

- 5.1. Le groupe TEC soumettra aux normes *anysurfer* la nouvelle version du site web *INFOTEC.BE*.
- 5.2. Le groupe TEC mentionnera dans la description de son offre de lignes accessibles les indications utiles aux PMR (fascicules horaires, site internet, plaques d'arrêt, etc.)
- 5.3. Les annonces visuelles et vocales des arrêts à l'intérieur des bus seront généralisées sur les autobus neufs et, progressivement, en fonction du budget disponible, sur les véhicules existants.
- 5.4. Au moment où les audits sont réalisés avec l'ASBL Gamah et Consorts, le Groupe TEC apposera, directement, un pictogramme explicite, compréhensible par tous, sur les plaques d'arrêts selon qu'ils auront été jugés praticables ou conformes. Dans les 3 mois de la réalisation des conditions permettant de déclarer une ligne accessible, il signalera également au public les arrêts conformes et praticables disponibles sur les lignes accessibles pour la prise en charge des PMR, via ses canaux de communication (fascicules horaires et site internet), en en précisant les conditions d'usage, étant entendu que l'information sur les arrêts conformes et praticables sur les lignes non accessibles sera diffusée par l'ASBL Gamah et Consorts.
- 5.5. Le groupe TEC s'engage à communiquer à l'ASBL GAMAH et consort, à charge pour elle d'en assumer la diffusion, les informations relatives aux arrêts conformes et praticables des lignes auditées ne pouvant être qualifiées de lignes accessibles. Le Groupe TEC fera figurer sur son site internet un lien vers les informations diffusées par l'ASBL Gamah.

Article 6 : Collaboration avec l'asbl GAMAH et consorts

6.1. Le groupe TEC s'engage à consulter les représentants désignés par l'asbl GAMAH et consorts lors de la préparation des travaux divers recensés ci-dessus (mise en place des formations, audit des lignes, cahier des charges des autobus, etc.).

L'asbl GAMAH et consorts veillera à ce que ses représentants répondent à ces demandes de consultation dans des délais et conditions normaux.

6.2. Le groupe TEC s'engage à réunir semestriellement au moins un groupe de pilotage composé de représentants de chaque TEC et de la SRWT, assistés d'experts techniques si besoin, et de trois membres délégués par l'asbl GAMAH et consorts.

6.3. Le comité de pilotage édictera son règlement d'ordre intérieur. Il sera essentiellement chargé de vérifier la bonne exécution de la présente convention, d'évaluer le respect des obligations de chaque partie, de proposer des améliorations et, s'il y a lieu, de prêter son assistance à la mise en place de toute initiative rencontrant l'intention des parties. Les parties se communiqueront mutuellement de bonne foi les informations nécessaires à la bonne exécution de la convention.

Article 7 : Les autres sociétés d'exploitation

Au gré du renouvellement des cahiers des charges ou des nouvelles adjudications, ou au gré du renouvellement des véhicules de ses sous-traitants affectés à l'exécution de services sur les lignes régulières, la SRWT veillera à imposer aux exploitants autres que les cinq sociétés d'exploitation du groupe TEC et *mutatis mutandis* les obligations souscrites ici.

Article 8 : Engagements de l'asbl GAMAH et consorts

8.1. L'asbl GAMAH et consorts s'engagent à promouvoir auprès de leurs membres et de leurs interlocuteurs le contenu du présent accord.

8.2. L'asbl GAMAH et consorts s'engagent à participer activement et de manière constructive à la mise en œuvre du présent accord.

8.3. L'asbl GAMAH et consorts s'engagent à apporter leur savoir-faire à la construction du module de formation destiné aux personnels du groupe TEC.

8.4. L'asbl GAMAH et consorts s'engagent à informer leurs membres et, plus généralement, leurs interlocuteurs des précautions d'usage à respecter pour accéder ou descendre des bus, aux arrêts conformes et praticables. L'information fournie à leurs membres devra notamment permettre d'éviter toute confusion entre les services offerts par le TEC sur les lignes accessibles et sur celles qui ne le sont pas.

8.5. L'asbl GAMAH et consorts s'engagent à assurer l'information vers leurs membres et leurs interlocuteurs lors de l'accomplissement des avancées significatives des actions décrites ci-dessus.

Article 9 : Durée

La présente convention est conclue pour une durée indéterminée. Chaque partie pourra y mettre fin moyennant un préavis de six mois notifié par recommandé à la SRWT si ce sont l'ASBL GAMAH et consorts qui la résilient, à l'ASBL GAMAH et consorts si c'est la SRWT qui la résilie.

Tant que la convention demeure en vigueur, les parties s'engagent à ne prendre aucune initiative dans le cadre de la procédure actuellement pendante devant le tribunal de 1^{ère} instance de Namur et à la laisser pendante au rôle général.

Article 10 : Intégralité de l'accord

Sauf pour ce qui concerne l'exécution ou l'inexécution de la présente convention, les parties renoncent à introduire toute nouvelle demande ou toute nouvelle procédure en rapport avec le litige auquel la présente convention se substitue.

Article 11 : Nullité d'une clause

La nullité d'une clause de la présente convention ne portera pas atteinte aux autres stipulations ni n'affectera la validité de la convention dans son ensemble.

Les parties s'engagent, si l'une des dispositions de la présente convention venait à être déclarée nulle, à négocier de bonne foi une disposition d'effet équivalent.

Article 12 : Litige

Tout différend découlant de la présente convention ou en relation avec celle-ci relèvera de la compétence des juridictions de l'Ordre judiciaire. Les parties s'engagent à faire précéder tout litige par une médiation dans le respect des conditions prévues par le Code judiciaire.

Fait à Namur le
en deux exemplaires,

La SRWT

Les autres parties