



Garghentini Python Giovanna, Rey Benoît

Le Conseil d'Etat envisage-t-il de respecter la norme VSS SN 640 075 « Espace de circulation sans obstacles » concernant la hauteur d'accostage des arrêts de bus ?

Cosignataires : 4

Date de dépôt : 28.05.20

DAEC

Dépôt

Le 27 mars 2019, le Grand Conseil a accepté un crédit d'engagement de 21'280'000 francs pour la mise en conformité des arrêts de bus situés en bordure de routes cantonales, ceci afin de respecter la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand).

Selon la norme VSS SN 640 075, la hauteur des bordures d'accostage des arrêts de bus doit se situer entre 22 et 30 cm pour permettre un accès facilité de plein pied à tous les usagers et usagères. A l'heure actuelle, une hauteur de 22 cm est admise par les cantons qui ont déjà établi des normes. Elle fait même consensus, semble-t-il, également au niveau européen. En outre, le Tribunal cantonal vaudois a admis cette hauteur dans un arrêt du 15 janvier 2018.

Au niveau cantonal fribourgeois, l'art. 52 ReLATEC fait la part belle à des renvois à différentes normes techniques. L'al. 2 let. d de cette disposition renvoie en particulier aux normes de l'Union suisse des professionnels de la route (VSS). Il est précisé que le législateur a procédé à des renvois dynamiques aux normes techniques, ce qui signifie que l'on doit se référer à la version la plus récente de ces normes.

Cela étant, il semblerait que le Conseil d'Etat prévoirait une hauteur de 16 cm pour les bordures d'accostage des arrêts de bus. Des tests ont été effectués, notamment en présence de responsables de transports publics communaux ou cantonaux ainsi que d'une représentante des associations de handicap et un architecte spécialisé dans la construction sans obstacle. Ces tests n'ont guère été concluants ni convaincants. En particulier, les bus TPF sont modifiés dans les ateliers des TPF pour pouvoir être abaissés à 20 cm sans garantie du constructeur. En outre, comme l'abaissement ne se fait pas systématiquement, il n'est pas possible de connaître la solidité de cette modification. Cette adaptation génère une usure du véhicule et une augmentation de la consommation d'énergie. Enfin, des adaptations uniquement pour une exception fribourgeoise semblent difficilement envisageables que ce soit au niveau technique ou économique.

Au vu de ce qui précède, se posent les légitimes questions suivantes :

1. Est-il réellement prévu de construire des bordures d'accostage pour les arrêts de bus de 16 cm ?
2. Dans l'affirmative, quelle en est la raison ?
3. Le Conseil d'Etat est-il conscient du fait qu'une telle hauteur peut être en inadéquation avec sa propre législation ?
4. Le Conseil d'Etat est-il conscient qu'avec une adaptation des arrêts à 16 cm, il ne permet pas l'autonomie demandée par la loi pour les personnes à mobilité réduite ?

5. Le Conseil d'Etat est-il conscient du fait qu'en cas de procédure, le canton pourrait être astreint à devoir remettre à niveau tous les arrêts de bus dont la hauteur serait de 16 cm à 22 cm et par conséquent le crédit voté en mars 2019 se verrait sensiblement augmenter ?
6. Les signataires sont conscients qu'il ne sera pas possible d'adapter tous les arrêts de bus à 22 cm. Par contre, pourquoi ne pas choisir une option, comme à Lausanne, où les arrêts sont adaptés à 22 cm où c'est possible et 16 cm pour des arrêts dans des virages par exemple, voire adapter une partie de l'arrêt à 22 cm (2 portes avant) et une partie à 16 cm (portes arrières) ?
7. Le Conseil d'Etat sait-il pourquoi les TPF refusent d'abaisser systématiquement les bus et ainsi faciliter l'accès pour tout le monde ?
8. Le Conseil d'Etat est-il conscient du fait que, si l'on applique d'autres normes uniquement dans le canton de Fribourg, cela peut entraîner des surcoûts, notamment eu égard à l'adaptation des bus, pour lesquels il faudrait prévoir un système d'abaissement spécifique ?
9. Le Conseil d'Etat est-il conscient qu'une telle adaptation pourrait s'avérer irréalisable également sur le plan technique ?

—