

Séminaire pour les bureaux d'ingénieurs civils mandataires du SPC et les communes

Conformité des arrêts de bus LHand

Fribourg, **26 novembre 2018**

Sommaire

- 1 Introduction
- 2 Cadre légal
- 3 Etude de l'ensemble des arrêts de bus
- 4 Cadre normatif et technique
- 5 Discussions actuelles
- 6 Questions

1 Introduction

- > Cette présentation a pour but d'informer les bureaux d'ingénieurs et les bureaux techniques des communes sur l'état d'avancement des études en lien avec la mise en conformité des arrêts de bus par rapport à la LHand.



2 Cadre légal

> **LHand** = Loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées du 13 décembre 2002

But (art. 1 al. 1): *prévenir, réduire ou éliminer les inégalités qui frappent les personnes handicapées*

Inégalité (art. 2 al. 3): Il y a inégalité dans l'accès à un équipement ou véhicule des transports publics lorsque cet accès est impossible ou difficile aux personnes handicapées pour des raisons d'architecture ou de conception du véhicule.

- > Art. 11 LHand : Le tribunal ou l'autorité administrative n'ordonnent pas l'élimination de l'inégalité lorsqu'il y a disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et la dépense qui en résulterait.
- > Art. 22 LHand : Les constructions, les installations et les véhicules des transports publics qui sont déjà en service doivent être adaptés aux besoins des personnes handicapées au plus tard 20 ans après l'entrée en vigueur de la présente loi.

3 Etude de l'ensemble des arrêts de bus

- > Le Service de la Mobilité (SMo) a mandaté un groupement de bureaux (Ecoplan/Transitec/B+S) pour mener une étude sur l'ensemble des arrêts de bus du canton de Fribourg (arrêts communaux et cantonaux).
- > Un groupe de suivi a été créé :
 - > Services de l'Etat (SPC, SeCA, Police cantonale)
 - > Collectivités publiques hors Etat (Agglo FR, ACF)
 - > Défense des intérêts des handicapés (Inclusion Handicap)
 - > Entreprises de transport (TPF, CarPostal)
- > Cette étude permet d'une part d'obtenir un état des lieux des différents arrêts existants et d'autre part d'évaluer la nécessité / utilité de la mise en conformité des arrêts.
- > Pour chaque arrêt il a donc fallu déterminer le rapport utilité-coût puis déterminer le seuil à partir duquel la mise en conformité est jugée proportionnelle.

$$\text{Proportionnalité} = \frac{\text{Utilité de la mise en conformité}}{\text{Coût de la mise en conformité}}$$

3 Etude de l'ensemble des arrêts de bus

> L'étude tient compte des principaux critères suivants :

> **Utilité**

Nombre d'habitants et d'emplois à proximité

Proximité d'équipements publics importants (hôpitaux, écoles, commerces, ...)

Fonction d'interface de l'arrêt

Fréquentation effective de l'arrêt

> **Sécurité**

Sécurité des piétons

Sécurité du trafic motorisé

> **Coûts**

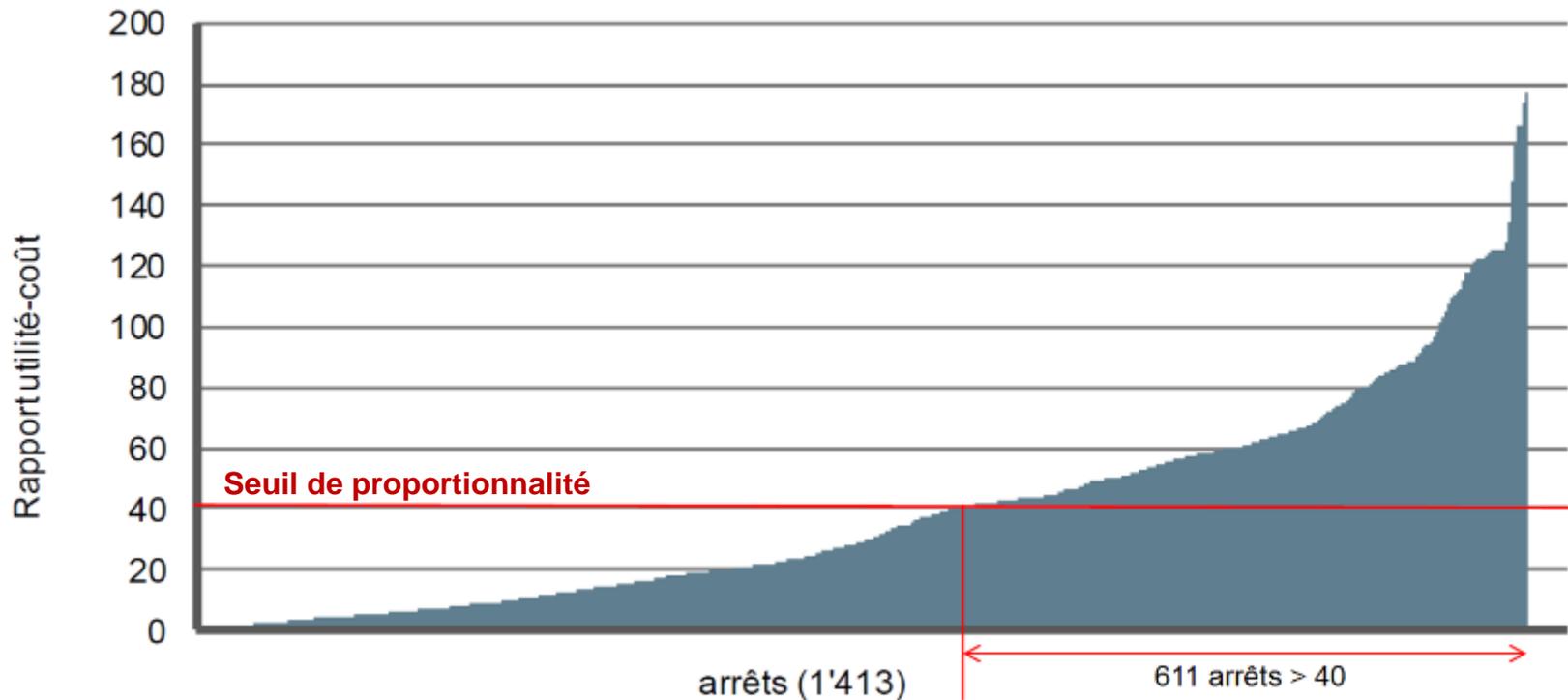
Estimation selon l'importance des travaux à prévoir

> **Desserte minimale**

Chaque localité de plus de 100 habitants dispose d'un arrêt conforme

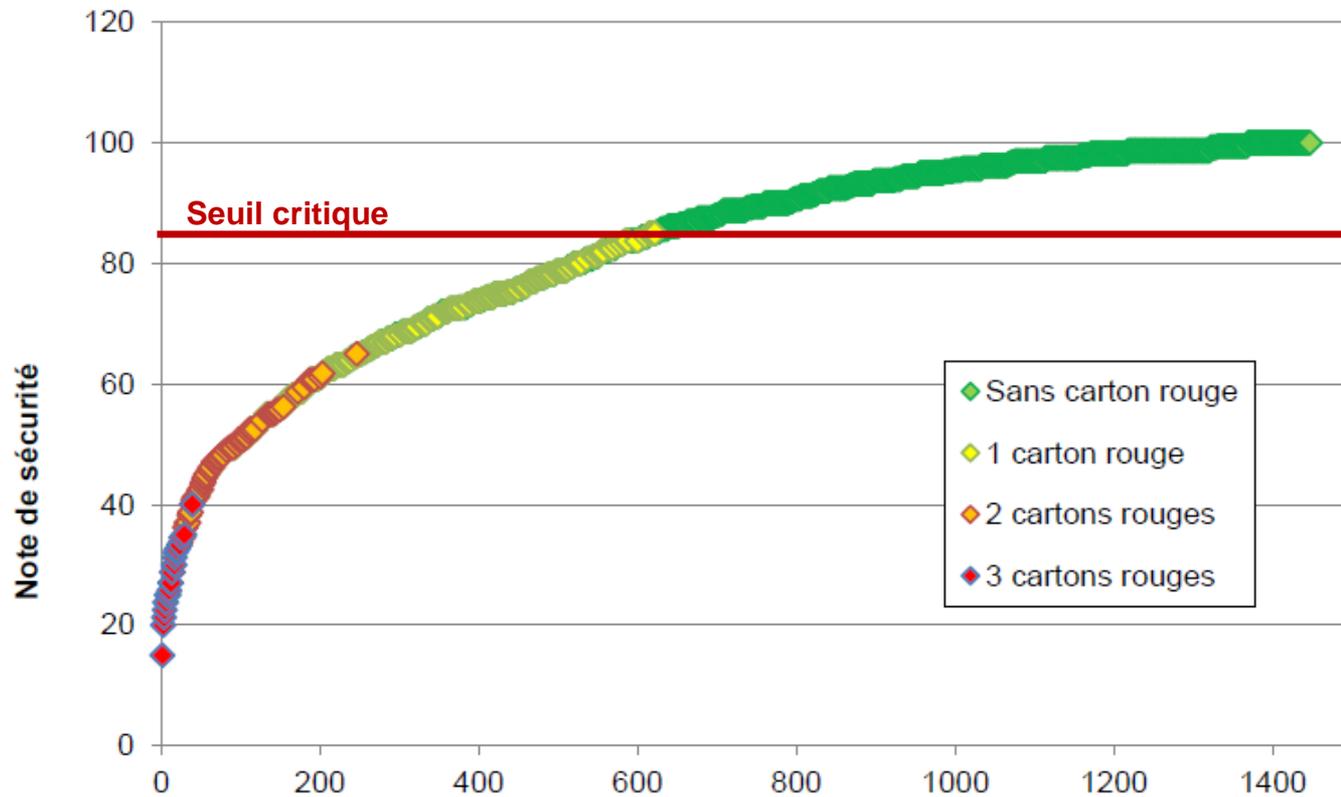
3 Etude de l'ensemble des arrêts de bus

> Classement des arrêts selon le rapport utilité-coût



3 Etude de l'ensemble des arrêts de bus

> Résultats et répartition des arrêts à mettre en conformité du point de vue de la sécurité



3 Etude de l'ensemble des arrêts de bus

> Nombre d'arrêts à mettre en conformité

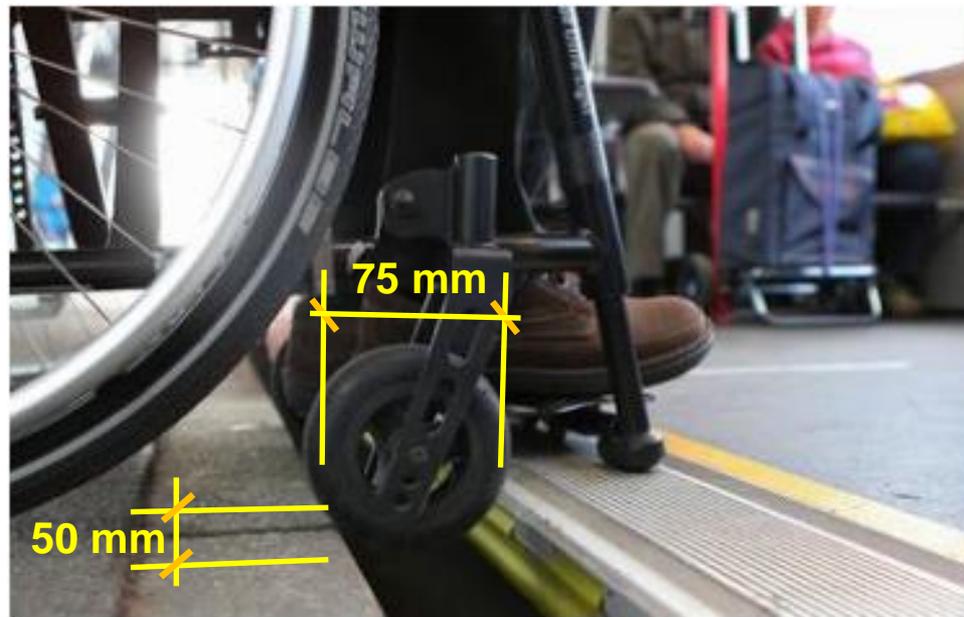
Arrêts cantonaux	Arrêts communaux
341 <i>(sur un total de 745)</i>	452 <i>(sur un total de 710)</i>
Priorisation réalisée	Données transmises oct. 2018
Renforcement des effectifs nécessaire	Priorisation selon choix communal
Décision Grand Conseil (fin 2018)	Responsabilité des communes

4 Cadre normatif et technique

Accès de plain-pied selon OETHand

Un accès de plain-pied est un accès entre un quai et la porte d'un matériel roulant pour lequel il peut être démontré que:

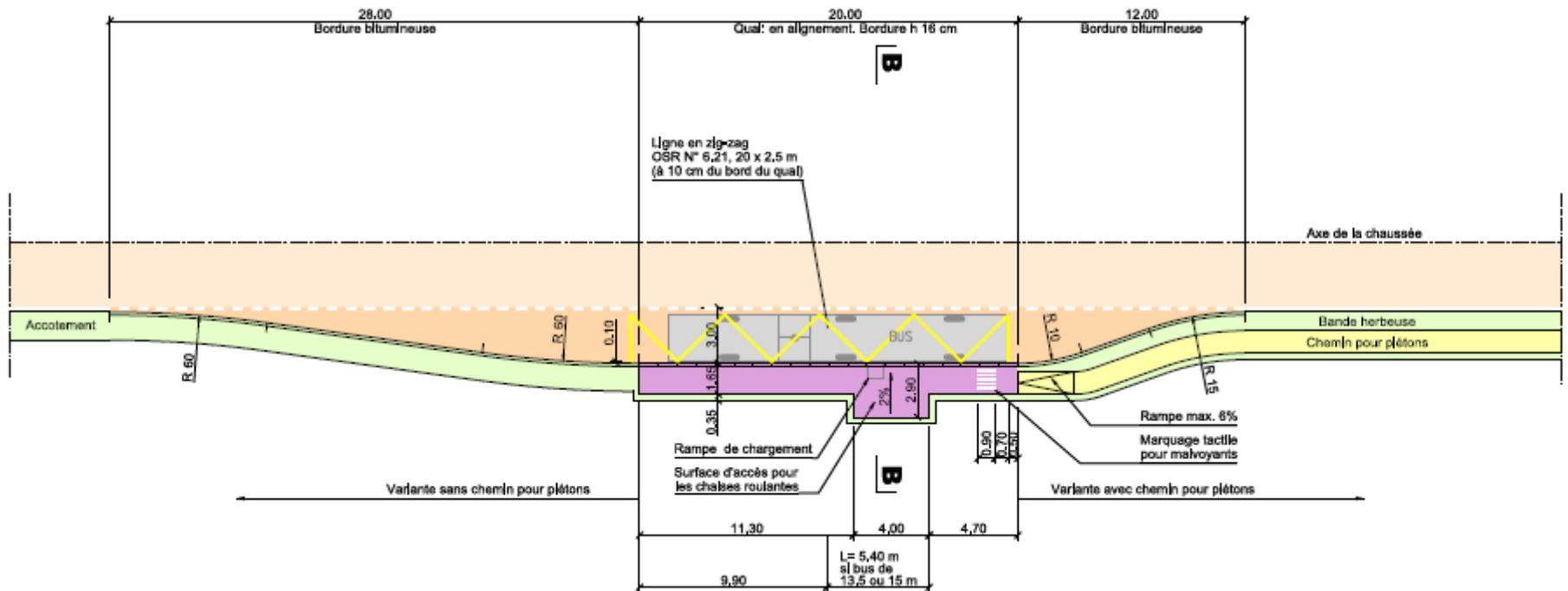
Le vide entre le seuil de la porte et le quai ne dépasse pas 75 mm horizontalement et 50 mm verticalement.



4 Cadre normatif et technique

> Plan Type SPC

Basé sur les différentes normes et directives en vigueur
Ne traite que les arrêts de bus en encoche

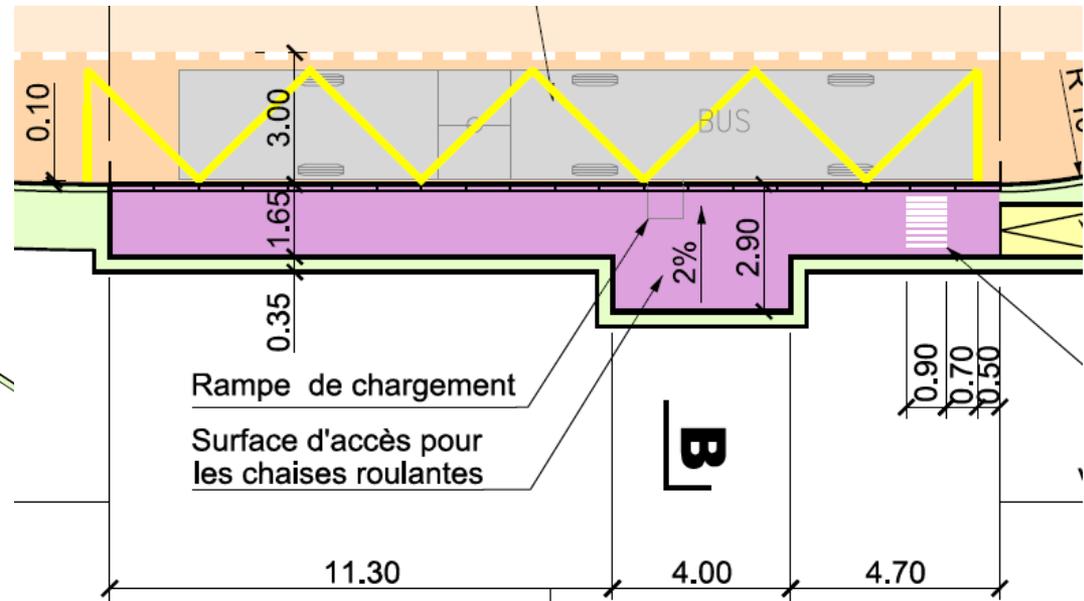
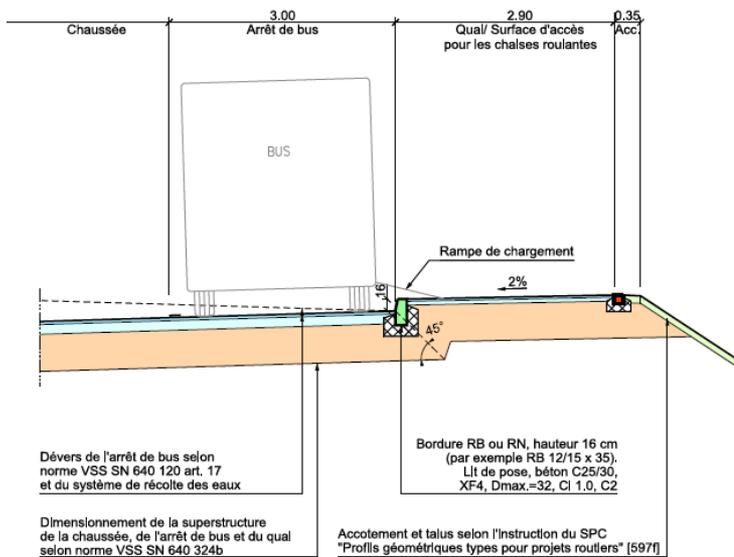


4 Cadre normatif et technique

> Plan Type SPC

Accès prévu par utilisation d'une rampe

Hauteur de quai 16 cm



5 Discussions actuelles

- Des divergences d'interprétation des bases légales sont actuellement en discussion.
- D'un côté, les groupes de défense des personnes handicapées souhaitent des bordures de 22 cm pour les arrêts sur chaussée.
- D'un autre côté, les transporteurs n'ont pas un matériel roulant susceptible de répondre aux exigences LHand pour deux hauteurs de quai différentes.
- Au milieu, les propriétaires de route qui souhaitent qu'une solution soit rapidement trouvée afin de lancer la mise en conformité des installations.
- Un groupe de travail au sein de la DAEC étudie les différentes possibilités.



6 Questions

Merci pour votre attention