

## DROIT ET HANDICAP

14 / 2019 (19.12.)

### **Arrêt de bus dans le canton de Fribourg - Inclusion Handicap continue à se battre**

**Un nouvel arrêt de bus échauffe les esprits : la hauteur de la bordure de l'arrêt a été abaissée durant la réalisation du projet et n'est pas conforme à la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand). Inclusion Handicap avait fait recours. Après plusieurs années d'attente, celui-ci n'a été que partiellement admis par l'autorité cantonale compétente. Inclusion Handicap porte désormais le cas devant le Tribunal cantonal : Il n'est pas garanti qu'à cet arrêt, les personnes handicapées puissent accéder au bus et en sortir de manière autonome. Ce cas illustre le fait que le canton de Fribourg est un sujet d'inquiétude lorsqu'il s'agit d'adapter les arrêts de bus.**

Avec la construction d'un nouvel arrêt de bus, la commune de Guin voulait relier le quartier Brieglipark aux transports publics. A l'origine, le projet de construction approuvé prévoyait la construction des bordures de l'arrêt de bus à une hauteur de 23 cm. Ainsi, selon l'état actuel de la technique, il était garanti que les personnes en fauteuil roulant ou avec des déambulateurs puissent monter de manière autonome à bord des autobus à plancher surbaissé.

Mais les choses ont pris une autre tournure: En cours du projet, l'entreprise des Transports publics fribourgeois Holding (TPF) SA a fait pression sur le conseil municipal de Guin. Elle invoquait l'argument selon lequel les portes battantes extérieures des autobus seraient endommagées si la hauteur des bordures de l'arrêt de bus était de 23 cm.

La commune de Guin a alors décidé de construire les bordures de trottoir à une

hauteur de 16 cm. Bien qu'il s'agisse d'une modification de projet importante, le plan de construction n'a pas été publié à nouveau. Suite aux critiques persistantes d'un individu, la municipalité de Guin a finalement publié le projet de mise en œuvre pendant 30 jours, de mars à avril 2016. La Direction de l'aménagement, de l'environnement et des constructions (DAEC) a toutefois approuvé la poursuite des travaux relatifs à l'arrêt modifié et a justifié cette décision en déclarant qu'elle ne pouvait être suspendue jusqu'à l'aboutissement de la procédure. Les bordures de l'arrêt ont donc été érigées à une hauteur de 16 cm.

#### **Trois ans avant qu'une décision ne soit prononcée**

Le 18 avril 2016, Inclusion Handicap a fait opposition contre la modification de projet publiée. Le conseil municipal de Guin l'a rejetée par décision du 19 septembre 2016. Le 21 octobre 2016, Inclusion Handicap a

fait recours contre cette décision auprès de la DAEC. L'association faitière a exigé que le projet soit mis en œuvre de telle sorte qu'il soit pleinement conforme aux exigences du droit de l'égalité des personnes handicapées dans le domaine des transports publics. Concrètement, Inclusion Handicap a exigé que les bordures déjà construites de l'arrêt soient élevées de 16 cm à 23 cm, et ce dans les deux directions, arguant que c'est la seule façon de s'assurer que les personnes ayant un handicap de la marche puissent monter et descendre de cet arrêt de façon autonome.

Parce que rien n'avancait dans le procédure, Inclusion Handicap a déposé un recours pour retard injustifié en février 2019. Un peu plus tard, avec sa décision du 4 octobre 2019, la DAEC a partiellement admis le recours introduit en 2016 par Inclusion Handicap.

### **Pente trop raide dans le bus**

Elle a suivi l'argument de la recourante selon lequel, avec une bordure de quai de 16 cm, l'accès autonome des personnes en fauteuil roulant est rendu impossible ou plus difficile, notamment parce que l'abaissement ("Kneeling") de l'autobus entraîne une inclinaison excessive dans la zone d'embarquement. La limite supérieure de 8 % fixée à l'art. 14, al. 2, de l'ordonnance du DETEC du 23 mars 2016 concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand, RS 151.34) n'est ainsi pas respectée. La DAEC n'a donc approuvé la modification de projet relative à la bordure de l'arrêt qu'à la condition que la déclivité transversale de la route soit ajustée en ce qui concerne l'arrêt en direction de la gare.

En revanche, la DAEC est parvenue à la conclusion que les exigences posées par le

droit de l'égalité des personnes handicapées afin d'assurer une entrée de plain-pied dans le bus pouvaient être respectées avec une bordure d'arrêt à hauteur de 16 cm. En particulier, elle a estimé que la différence maximale admissible de niveau (50 mm) et la largeur de fente (75 mm) pourraient être maintenues avec une telle bordure d'arrêt (art. 13, al. a OETHand, avec référence au numéro 2.3 de l'annexe au Règlement[UE] n° 1300/20141). Sur ce point, la DAEC a donc rejeté le recours d'Inclusion Handicap. Par conséquent, aucune élévation de la bordure d'arrêt n'a été ordonnée.

### **DAEC néglige le problème principal**

La CDPH (art. 9), l'interdiction constitutionnelle de discrimination à l'égard des personnes handicapées (art. 8, al. 2, Cst.) ainsi que la LHand (art. 1, al. 2 ; art. 2 al. 2 et 3 en liaison avec l'art. 7, al. 2 LHand) et ses règlements (art. 3, al. 1 OTHand) imposent aux acteurs des transports publics de concevoir les transports publics de sorte qu'ils puissent être utilisés de manière autonome par les personnes handicapées. Il ne peut être dérogé à cette obligation que si des intérêts contradictoires, de la communauté ou de tiers, prédominent (art. 36 al. 2 Cst. ; art. 11 et 12 LHand).

En admettant partiellement le recours d'Inclusion Handicap, la DAEC reconnaît explicitement qu'une bordure d'arrêt de bus de 16 cm entraîne un désavantage pour les personnes handicapées de la marche. Sur ce point, il y a lieu de se féliciter de cette décision.

Par contre, on ne peut suivre la DAEC lorsqu'elle estime que le désavantage subi par les personnes handicapées est provoqué exclusivement par la pente trop raide à l'intérieur de l'autobus. Car ce faisant, elle n'aborde pas le problème principal: avec une bordure d'arrêt de 16 cm, les distances maximales entre la bordure et le véhicule

fixées dans le but de garantir l'accès de plain-pied ne peuvent pas être maintenues. Il existe aujourd'hui un consensus clair sur le fait que cet accès de plain-pied ne peut être assuré que par des bordures d'arrêt de bus d'au moins 22 cm. Le consensus s'exprime, entre autres, dans les normes pour les routes et la circulation (norme VSS SN 640 075 "Trafic des piétons. Espace de circulation sans obstacles", Etat décembre 2014). Il est recommandé à la section 15.3 que la hauteur de bordure d'arrêt soit comprise entre 22 cm et 30 cm.

Par ailleurs, l'Union des transports publics (UTP) conclut également, dans son guide «Arrêts de bus sans obstacles» de mai 2019 (ci-après guide UTP), qu'un niveau et donc une entrée et une sortie autonomes pour les personnes à mobilité réduite ne peuvent être atteints qu'avec un bord d'arrêt haut. Pour l'UTP la hauteur d'arrêt idéale est de 22 cm. Cela correspond également à la pratique en vigueur dans la plupart des cantons, selon laquelle des bordures d'arrêt de 22 cm de haut sont la solution standard (Guide UTP, N. 4.2 S. 10 ; Annexe 2 : Vue d'ensemble des normes de construction existantes). Enfin, la Commission fribourgeoise pour l'accessibilité des personnes handicapées a conclu, dans le cadre de la présente procédure, qu'une hauteur de bordure d'arrêt d'au moins 22 cm satisfaisait au mieux aux exigences du droit de l'égalité des personnes handicapées.

### **Faits non établis**

Dans ce contexte, il est incompréhensible que la DAEC soit parvenue à la conclusion que les distances maximales prévues par le droit de l'égalité des personnes handicapées étaient respectées à l'arrêt litigieux. Elle s'est appuyée sur des tests effectués à l'arrêt de bus, sur les observations de son Service des ponts et chaussées et des TPF SA. Les tests ne correspondaient pas aux

conditions réelles de fonctionnement normal des autobus et les tolérances de construction n'ont pas été prises en compte. Les essais se sont ainsi déroulés dans des «conditions de laboratoire».

En outre, le Service des ponts et chaussées et les TPF SA n'ont pas été en mesure de prouver, dans le cadre de la procédure, que l'accès de plain-pied à l'arrêt litigieux peut être garanti dans le cadre du trafic régulier des autobus. Pour établir les faits, la DAEC n'aurait pas dû se contenter des déclarations de l'entreprise de transport à l'initiative de laquelle l'abaissement des bordures de l'arrêt de bus litigieux à 16 cm avait été ordonné par la Commune. En s'abstenant d'exiger elle-même des preuves, de demander une expertise externe ou d'ordonner une inspection, elle a violé à la fois le principe de l'instruction d'office et le droit d'être entendu. En fin de compte, la DAEC n'a pas abordé la question de savoir s'il est possible de concevoir un arrêt d'autobus avec une bordure à une hauteur de 16 cm de manière conforme au droit.

### **L'argument de l'endommagement de la porte**

La DAEC a – sur la base de la déclaration du Service des ponts et chaussées – justifié son refus d'ordonner un rehaussement des bordures de l'arrêt litigieux également par le fait que les portes de bus ne pourraient pas être ouvertes avec des bordures d'arrêt à 22 cm de hauteur en raison du « Kneeling ». La DAEC ne peut pas davantage être suivie à cet égard. Il convient bien plutôt de relever ce qui suit :

En vertu de l'art. 8, al. 2 Cst., de l'art. 2, al. 2 et 3, ainsi que de l'art. 5 LHand, les cantons et les communes sont tenus de planifier et de réaliser l'infrastructure destinée au trafic par bus de telle sorte que l'accès autonome des personnes handicapées soit ga-

ranti d'ici à fin 2023 (art. 22 LHand). Ce faisant, ils ne doivent pas s'aligner sur les véhicules en service qui ne remplissent pas (encore) les conditions garantissant un accès autonome: Les bus sont remplacés en cycles plus courts que les arrêts. Il existe certains systèmes de portes, en particulier pour les anciens types de bus, dont les portes (en particulier les portes battantes) peuvent poser des problèmes avec des bords hauts (au moins 22 cm). Il ne s'agit toutefois pas d'un intérêt prépondérant au sens de l'art. 36 al. 2 Cst. et des art. 11 et 12 LHand, qui pourrait justifier une renonciation à la construction d'une bordure d'arrêt d'au moins 22 cm de hauteur. Jusqu'à ce que les bordures d'arrêts et les véhicules soient rendus compatibles, des solutions temporaires peuvent être appliquées (par exemple, l'utilisation de rampes mobiles entre le véhicule et la bordure de 22 cm).

Les cantons et les communes ont donc l'obligation de construire correctement les infrastructures et de créer les conditions permettant de garantir à l'avenir un accès de plain-pied effectif. En fin de compte, lors de la construction de nouveaux véhicules, les constructeurs automobiles doivent être

guidés par la conception structurelle des arrêts d'autobus qui sont adaptés aux personnes handicapées et assurer un accès de plain-pied, et non l'inverse. Si l'on ne suit pas cet ordre, on cimente l'inaccessibilité des transports publics pour les personnes à mobilité réduite (jusqu'à la prochaine adaptation de l'infrastructure consécutive à la mise en service de bus conformes).

### **Recours au tribunal cantonal**

Parce que la DAEC n'a reconnu que le problème de la pente trop raide, mais pas le dépassement de la différence maximale de niveau / largeur de la fente, les personnes handicapées continuent de subir un désavantage à l'arrêt de bus Briegli. Des tests effectués sans préavis par la recourante en novembre 2019 à l'arrêt de bus litigieux l'ont confirmé sans équivoque : soit les distances maximales concernant la largeur de la fente ou la différence de niveau n'ont pas été respectées, soit l'inclinaison transversale maximale de l'autobus a été dépassée. C'est pourquoi Inclusion Handicap a fait recours au Tribunal cantonal contre cette décision le 7 novembre 2019.

---

### **Impressum**

Auteur: Caroline Hess-Klein, Dr. iur., cheffe du Département Égalité d'Inclusion Handicap  
Éditeur: **Inclusion Handicap** | Mühlemattstrasse 14a | 3007 Bern  
Tel.: 031 370 08 30 | [info@inclusion-handicap.ch](mailto:info@inclusion-handicap.ch) | [www.inclusion-handicap.ch](http://www.inclusion-handicap.ch)

**Accès à toutes les éditions de «Droit et handicap»:**  
[Archives chronologiques](#) | [Recherche par mots-clés](#)