

Intervention parlementaire. Réponse du Conseil-exécutif

N° de l'intervention: 075-2017
Type d'intervention: Interpellation
Motion ayant valeur de directive: ☐
N° d'affaire: 2017.RRGR.194

Déposée le: 22.03.2017

Motion de groupe: Non
Motion de commission: Non
Déposée par: Stucki (Bern, PS) (porte-parole)
Wildhaber (Rubigen, PS)
Cosignataires: 1

Urgence demandée: Non
Urgence accordée:

N° d'ACE: 991/2017 du 20 septembre 2017
Direction: Direction des travaux publics, des transports et de l'énergie
Classification: –



Le guide pour des arrêts de bus sans obstacles de la TTE est-il conforme à la LHand?

L'engagement de la Suisse visant à créer des transports publics sans obstacles est ancré dans le droit international et la Constitution fédérale¹ ainsi que dans la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) et ses ordonnances. L'objectif est de permettre aux personnes atteintes d'un handicap d'utiliser les transports publics en toute autonomie. Les bâtiments, installations et véhicules dévolus aux transports publics devront être adaptés aux besoins des personnes handicapées d'ici 2024 au plus tard.

Dans ce contexte, l'Office des transports publics et de la coordination des transports a mis en ligne fin 2016 les publications « Arrêts de bus sans obstacles – Guide pour l'évaluation de la proportionnalité » ainsi que le rapport correspondant sur son site Internet.

Le Conseil-exécutif est prié de répondre aux questions suivantes :

1. Comment les seuils ont-ils été définis ? Des critères pour l'évaluation de la proportionnalité qui ne figurent pas dans la LHand ont-ils été pris en compte ?
2. L'Office des transports publics a-t-il fait examiner la conformité du guide à la LHand par des juristes ? Quels ont été les points critiques identifiés ?

¹ Art. 9 de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, art. 8, al. 2 de la Constitution fédérale

3. Quel est le pourcentage des arrêts de bus situés dans le canton de Berne qui, sur la base du guide, seront concernés par les aménagements sans obstacles pour les personnes atteintes d'un handicap pour des raisons de proportionnalité ?
4. Le Conseil-exécutif considère-t-il que le canton de Berne met en œuvre l'objectif consistant à permettre une utilisation autonome des transports publics d'ici fin 2023, comme le veut le législateur ? Comment arrive-t-il à cette conclusion ?
5. Selon l'article 12, alinéa 2 LHand, lors de la pesée des intérêts, les modalités de l'octroi des aides financières doivent être respectées. Dans quelle mesure cet aspect a-t-il été pris en compte dans le guide ? Quelles aides financières ont été demandées dans le canton de Berne pour l'aménagement d'arrêts de bus sans obstacles depuis l'entrée en vigueur de la LHand et lesquelles ont été accordées ?
6. Comment garantir qu'une solution de rechange appropriée soit prévue pour les arrêts de bus qui ne sont pas aménagés sans obstacles, comme l'exige l'article 12, alinéa 3 LHand ?
7. Que fait le canton de Berne pour que tous les arrêts de bus soient aménagés sans obstacles d'ici fin 2023 ?

Réponse du Conseil-exécutif

Le Conseil-exécutif est conscient de la grande responsabilité qui revient au canton et aux communes pour aménager les transports publics autant que possible sans obstacles. La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) dispose ainsi notamment que d'ici à 2024, les arrêts de transports publics doivent permettre d'accéder sans obstacles aux transports. Tandis que, pour les gares, ce sont les entreprises de chemin de fer qui, en tant que responsables de l'infrastructure, se chargent de l'aménagement sans obstacles, pour les bus, la responsabilité est attribuée différemment selon les cantons. Dans le canton de Berne, cette tâche revient aux propriétaires des routes. Il existe environ 2800 arrêts de bus sur le territoire bernois, situés approximativement pour moitié le long des routes cantonales et pour moitié le long des routes communales. Environ la moitié de tous les arrêts de bus sont utilisés par moins de 20 personnes par jour.

En ce qui concerne l'adaptation des arrêts de bus aux besoins des personnes handicapées, deux questions essentielles entrent en jeu :

- Comment les arrêts doivent-ils être aménagés de façon à garantir un accès sans obstacles ?
- Dans quels cas un arrêt de bus ne doit-il pas être modifié au sens de l'article 11 LHand, parce qu'il existe une disproportion entre l'avantage qui serait procuré aux personnes handicapées et la dépense qui en résulterait, l'atteinte qui serait portée à l'environnement et à la nature, ou encore à la sécurité du trafic ou de l'exploitation, et que la mesure serait donc disproportionnée ?

Si une norme VSS répond à la première question, aucune disposition détaillée ne réglait la seconde. C'est pourquoi, au cours de ces dernières années, la pratique n'a pas été homogène dans le canton de Berne. Le canton a en outre dû constater que de nombreuses communes ne savaient pas qu'il leur incombait d'aménager des arrêts de bus sans obstacles le long des routes communales.

C'est pourquoi le guide pour la mise en œuvre de la LHand dans le domaine des arrêts de bus a été conçu. Il définit des critères clairs en matière de proportionnalité et représente un outil de travail simple pour les propriétaires de routes compétents. Son objectif est d'uniformiser et de faciliter la mise en application de la LHand et ainsi de l'accélérer.

Un groupe de suivi a été mis en place pour élaborer ce guide, réunissant des représentants des communes, des entreprises de bus et des régions mais aussi en particulier de Procap.

Dans le guide, la proportionnalité de l'adaptation sans obstacles est définie sur la base du rapport coût-utilité. L'utilité des arrêts de bus sans obstacles est déterminée par le potentiel de demande, les établissements dans la zone de desserte, l'accès aux correspondances et la fréquentation actuelle de l'arrêt en question. Concernant les coûts, une estimation est effectuée pour les travaux d'adaptation de l'arrêt.

Réponses aux questions posées :

1. Les seuils ont été fixés sur la base du rapport coût-utilité et respectent ainsi les prescriptions de la LHand. L'évaluation faite par les membres du groupe de suivi a été prise en compte lors de la définition des seuils.
2. Le guide a été rédigé en suivant rigoureusement les dispositions de l'article 11 LHand. Les spécialistes impliqués et les membres du groupe de suivi n'ont constaté aucun point critique. Il n'est pas usuel de recourir à des expertises juridiques chères et complexes pour des guides tels que celui-ci, aussi n'en a-t-il pas été question ici.
3. Environ la moitié des arrêts de bus devraient être aménagés sans obstacles. Cela concerne également des arrêts dont la fréquentation est modeste.
4. Oui, pour autant que toutes les personnes responsables respectent le guide. Celui-ci correspond aux dispositions légales.
5. Les modalités de l'octroi des aides financières concernent exclusivement les infrastructures ferroviaires et n'ont par conséquent pas été prises en compte dans le guide.
6. L'objectif est qu'aux arrêts comportant des obstacles, les personnes handicapées puissent monter et descendre du véhicule avec l'assistance du personnel. Cette solution ne sera toutefois pas possible à certains arrêts pour des raisons topographiques.
7. L'aménagement sans obstacles de l'ensemble des 1400 arrêts de bus d'ici à 2023 ne peut pas constituer l'objectif à poursuivre, car cela irait au-delà de la LHand et serait disproportionné. Le guide doit cependant entraîner un net progrès et permettre d'uniformiser, de simplifier et donc d'accélérer la mise en œuvre de la LHand, en particulier au niveau des communes. Ces prochaines années, l'Office des ponts et chaussées rénovera les arrêts de bus situés le long des routes cantonales qui présentent un rapport coût-utilité élevé, indépendamment de l'état des tronçons qui les desservent. Il est prévu de procéder à la rénovation des arrêts de bus avec un rapport coût-utilité moyen dans le cadre des projets d'aménagement et de réaménagement des routes en cours, afin de profiter efficacement des synergies. On peut donc partir du principe qu'à l'avenir, un grand nombre d'arrêts de bus permettront l'accès des personnes handicapées aux transports.

Destinataire

- Grand Conseil