

«Le surcoût se monte à environ 10 000 francs»

Une bordure d'arrêt haute permet d'utiliser moins de terrain car l'aire de manœuvre est moins large, relève Stefan Walder, de l'Office des transports du canton de Zurich. C'est un avantage pour le propriétaire des routes.



Stefan Walder, chef de service à l'Office des transports du canton de Zurich. Photo: m&ad

Monsieur Walder, d'ici la fin 2023, les arrêts de bus et de tram devront être aménagés de manière à être dépourvus d'obstacles. C'est valable pour les nouvelles constructions ainsi que dans le cadre d'assainissements. A quel moment un arrêt de bus doit-il être assaini?

Stefan Walder: La durée de vie d'une route et donc d'un arrêt de bus est déterminée par le choix des matériaux de construction, la maintenance et l'exploitation des voies de communication. En règle générale, elle est d'environ 20 ans pour la couche de surface et de 40 ans pour la couche de support. Selon la charge de trafic, respectivement la fréquence des bus à l'arrêt, la nécessité d'une remise en état peut intervenir plus tôt ou plus tard. Une partie des arrêts

peuvent être réaménagés pour être dépourvus d'obstacles dans le cadre d'un assainissement routier ordinaire ou d'un projet tiers jusqu'à la fin 2023, ceci à peu de frais et en ayant recours à des synergies. Les arrêts de bus qui ne pourront pas être modifiés jusqu'au 31 décembre 2023 dans le cadre d'un cycle d'assainissement ordinaire ou de projets tiers devront, selon les dispositions légales en vigueur et pour autant que le principe de proportionnalité soit respecté, être réaménagés de façon individuelle à être accessibles.

A quelles adaptations doit-on notamment procéder pour qu'un arrêt soit exempt d'obstacles?

Walder: Afin que les transports publics soient accessibles, il est tout d'abord nécessaire de disposer des véhicules appropriés. Quasiment tous les bus du canton de Zurich possèdent aujourd'hui des planchers surbaissés. Les arrêts doivent également être réaménagés afin d'être dépourvus d'obstacles. Le type de bus détermine la position et la hauteur des portes. Dans les bus à plancher surbaissé, la première porte passager est prévue pour les personnes malvoyantes, la deuxième pour les personnes à mobilité réduite. Pouvoir monter et descendre d'un bus sans obstacles dépend de la hauteur de la bordure d'arrêt et de la dimension de la surface de manœuvre au niveau de la deuxième porte passager.

Pour que les handicapés, les personnes avec un déambulateur ou celles avec une poussette puissent monter et descendre d'un bus de manière autonome, les bordures des arrêts et les portes doivent s'ajuster presque parfaitement. Quels espaces faut-il respecter pour que cela marche?

Walder: La plus petite roue doit pouvoir franchir un espace de 75 mm sur le plan horizontal et 50 mm sur le plan vertical. On peut alors parler d'une montée ou d'une descente autonome. En d'autres mots, cela signifie que la différence de niveau et la largeur de l'espace entre

l'arrêt et la porte sont déterminantes. Cela est stipulé dans l'ordonnance du DETEC concernant les exigences techniques sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics.

Quelle hauteur de trottoir est-elle, selon vous, idéale? Le Canton de Zurich recommande dorénavant un standard de 22 cm et non plus de 16 cm. Pourquoi?

Walder: Les bordures d'arrêt de cette hauteur permettent aux personnes à mobilité réduite de monter et de descendre de façon autonome. Elles doivent en règle générale être adaptées aux arrêts situés à côté des chaussées. Les voies d'accès et de sortie doivent de plus être rectilignes sur un tronçon plus long. L'utilité pratique de bordures d'arrêt hautes a pu être confirmée dans le canton de Zurich à une trentaine d'arrêt de bus.

Tous les bus ne se ressemblent pas et tous les modèles ne sont pas adaptés à une hauteur de bordure de 22 centimètres. Faut-il dans ce cas changer toute une flotte?

Walder: La plupart des bus qui assurent un service régulier sur les routes du canton de Zurich sont adaptés à ces hautes bordures. Les véhicules avec des portes battantes extérieures ne sont en revanche pas appropriés. Dans un tel cas, on vérifie si l'entreprise concernée prévoit une adaptation dans un proche avenir.

Quelles sont les réticences les plus souvent formulées par les exploitants de bus lorsqu'il s'agit d'assurer un accès sans barrières?

Walder: Les déambulateurs que l'on trouve couramment dans le commerce ont en général une bonne stabilité. Il peut toutefois arriver qu'il y ait un décalage au niveau de la hauteur entre l'arrêt et la porte du bus. Cela nécessite parfois une assistance de la part des chauffeurs. Souvent, les autres passagers donnent cependant aussi un coup de main aux personnes à mobilité réduite.

A quels coûts faut-il s'attendre lors d'un assainissement pour répondre aux besoins des handicapés, en cas de hausse de 6 centimètres de la bordure?

Walder: Les coûts supplémentaires se montent à environ 10 000 francs, ce qui est peu comparé au réaménagement global d'un arrêt dans le canton de Zurich. Une bordure d'arrêt haute permet d'utiliser moins de terrain car la surface de manœuvre est moins large. C'est un

avantage pour le propriétaire des routes.

Hormis les dispositions légales qui doivent être respectées, ces investissements valent-ils aussi la peine à un autre niveau?

Walder: Les bordures d'arrêt hautes ne profitent pas seulement aux personnes à mobilité réduite. Elles offrent également des avantages à d'autres groupes

d'utilisateurs comme les personnes avec des poussettes ou des valises à roulettes, et elles permettent de monter et de descendre des véhicules plus rapidement et plus aisément. Les temps d'attente aux arrêts sont ainsi plus courts.

Denise Lachat

Traduction: Marie-Jeanne Krill

Cars postaux sans obstacles



Oberrohrdorf (AG), Im Feld. Photo: CarPostal



Kaiseraugst (AG), Liebrüti. Photo: CarPostal



La gare routière de Delémont (photos à gauche et en haut à gauche) a séduit les experts en mobilité. La capitale jurassienne a remporté le prestigieux prix «Flux – nœud de correspondance d'or» en 2016.

Photos: Ph. Gasser, Citec



Fehren (SO), Steinenbühlhöhe.

Photo: CarPostal



Neftenbach (ZH), Herrgass, a opté pour un arrêt à quai latéral. Un nombre croissant de communes choisit cette solution pour les quartiers résidentiels.

Photo: CarPostal