



POINT FORT

Genève, ville universellement accessible

focus 1/23
février

Francesca Cauvin

Coordinatrice chargée de projets, Direction et secrétariat du département de la cohésion sociale et de la solidarité (DCSS), Ville de Genève

En 2020, la Ville de Genève a lancé une politique fondée sur le principe d'accessibilité universelle. L'accessibilité universelle, consignée dans la Convention de l'ONU relative aux Droits des Personnes Handicapées (CDPH), désigne une approche inclusive qui prend en compte la diversité des besoins et les conditions de vie des individus dès la conception d'un projet. Cette démarche s'applique aussi bien à l'aménagement d'un espace ou d'un bâtiment public, qu'à l'élaboration d'un service administratif ou à l'organisation d'un événement. Et elle ne vise qu'un but, le produit final pourra être utilisé par toutes et tous, sans adaptation pour un ou l'autre public.

Cette approche se base sur un constat. Au cours d'une vie, toute personne peut être confrontée à une diminution, parfois durable, de sa mobilité, de ses perceptions sensorielles, de sa santé globale. Et, lorsque cette situation survient dans un parcours de vie, l'environnement joue un rôle déterminant pour garantir une bonne qualité de vie en réduisant par là même ses difficultés et sa situation de handicap.

«Toute personne peut être confrontée à une diminution de sa mobilité, de ses perceptions sensorielles, de sa santé globale.»

Genève travaille de manière étroite avec les associations d'usager-ère-s concer-

né-e-s par des limitations fonctionnelles afin de construire avec elles les priorités de la Ville en matière d'accessibilité. Il en ressort qu'une approche globale, prenant en compte l'ensemble des facteurs qui déterminent l'autonomie d'une personne, est susceptible de construire un cercle vertueux autour d'elle.

Dans cette optique, de nombreux projets ont vu le jour simultanément dans les domaines de l'information, de l'accès aux bâtiments et aux espaces publics, de la lutte contre les discriminations et de la participation sociale. En matière de mobilité, les mesures déployées concernent aussi bien la sécurisation des déplacements dans l'espace public que la sensibilisation du personnel municipal aux besoins particuliers d'accueil et/ou d'accompagnement. Des indications d'accessibilité, élaborées avec Pro Infirmis, ont notamment été intégrées aux descriptions des bâtiments municipaux sur le web. De plus, un guide de bonnes pratiques a été diffusé à l'intention des organisateur-trice-s de manifestations.

Pour les autorités municipales, et en particulier les magistrats Christina Kitsos, en charge du Département de la cohésion sociale et de la solidarité, et Frédérique Perler, en charge de l'aménagement, des constructions et de la mobilité, il ne s'agit pas de distinguer les personnes autonomes des personnes dépendantes, mais plutôt d'affirmer que nous sommes toutes et tous interdépendant-e-s les un-e-s des autres, tout au long de notre chemin de vie, et que nos villes doivent s'inspirer de cette notion d'interdépendance pour la conception de leurs services à la population.

Chère lectrice, cher lecteur

L'année 2004 a marqué l'entrée en vigueur de la loi sur l'égalité des personnes handicapées, dont le but est de faciliter la participation des personnes en situation de handicap à la vie en société. Cette loi exige que les offres en matière de transports publics soient rendues exemptes de barrières d'ici fin 2023.

Autrement dit, les personnes concernées doivent pouvoir utiliser les TP en toute autonomie. Les villes sont également mises à contribution. Quelle est la situation une année avant l'échéance de ce délai? Qu'est-ce qui a été entrepris pour mettre en œuvre la loi? Et quelles lacunes restent à combler? Dans la présente édition de «focus», nous nous informons à ce sujet auprès des villes de Berne et Genève ainsi que de la Communauté de transports zurichois. Le constat suivant ressort clairement de leurs réponses: dans un an, l'infrastructure des transports publics ne sera pas encore en état de satisfaire à toutes les exigences.

L'application de la loi continue de mettre les villes et les communes au défi. Des arrêts restent en effet à transformer de sorte à les rendre accessibles, une tâche qui nécessite des moyens financiers importants.

Bonne lecture!

Sommaire

Point fort 1 | Interview 2 | Thème 3

INTERVIEW

« L'ensemble de la société en bénéficiaire »


Marieke Kruit (PS), directrice des ponts et chaussées, des transports et des espaces verts de la Ville de Berne

Marieke Kruit est membre du Conseil municipal de la Ville de Berne (exécutif) depuis le 1er janvier 2021. Depuis lors, elle est directrice des ponts et chaussées, des transports et des espaces verts. Auparavant elle a siégé durant sept ans au Conseil de ville (Parlement).

Marieke Kruit est psychologue et psychothérapeute (lic. phil.) et occupait, avant son élection au gouvernement de la Ville de Berne, des fonctions dirigeantes au sein des Services de psychiatrie de Haute-Argovie et de Thoune.

La LHand exige que les installations des transports publics soient rendues utilisables de manière autonome par les personnes en situation de handicap d'ici la fin de l'année. La Ville de Berne est-elle en voie de satisfaire à ces exigences?

En ce qui concerne les marquages destinés aux personnes malvoyantes au niveau des arrêts, nous tenons largement le cap. Pour les personnes à mobilité réduite et celles en fauteuil roulant, la priorité réside avant tout dans le rehaussement des bordures d'arrêt. Selon l'état actuel, environ un cinquième des quelque 400 bordures d'arrêt de trams et bus urbains satisfont aux exigences de la LHand. Pour l'heure, l'objectif n'est malheureusement pas encore atteint – admettons-le. Il nous faudra encore plusieurs années pour adapter l'ensemble des bordures d'arrêt. Ce constat vaut cependant aussi pour de nombreuses autres villes et communes; cela s'explique surtout par le fait que l'existence de directives générales applicables à l'échelon national sur la manière dont la LHand est à mettre en œuvre dans le domaine des transports n'existent que depuis 2014. Depuis lors, tous les projets sont mis en œuvre conformément à ces directives. Nous ne pouvons toutefois pas aménager tous les arrêts en même temps, vu que cela limiterait trop fortement les TP.

Quels sont les projets en préparation?

Ces trois dernières années, nous avons adapté quatre arrêts pilotes aux besoins des personnes en situation de handicap, ce qui nous a permis de recueillir d'importants enseignements. La transformation des arrêts à large échelle constitue un défi sur le plan technique et financier. En

même temps, il faut tenir compte des aspects liés à la protection des monuments historiques, notamment dans les centres urbains. Dans les lieux où nous devons de toute façon assainir les voies, les conduites ou le revêtement routier, nous pouvons mettre à profit des synergies. Dès cette année, nous nous attaquons en outre à une petite centaine d'autres arrêts dont l'adaptation est relativement urgente mais qui ne se trouvent pas dans le périmètre d'un autre projet. Nos objectifs de réaménagement pour les années à venir ne concernent toutefois pas que les arrêts de bus et de trams, mais nous voulons aussi adapter les espaces verts et les feux de signalisation aux besoins des personnes en situation de handicap. La loi ne prévoit certes pas d'obligation de mise en œuvre pour les installations existantes, mais nous avons la volonté de faire plus que le strict minimum et envisageons d'adapter la totalité de l'espace public aux besoins des personnes en situation de handicap.

Quelles ont été les difficultés à imposer la mise en œuvre sur le plan politique?

Dans la Ville de Berne, le réaménagement des installations de TP et de l'espace public en fonction des besoins des personnes en situation de handicap est largement incontesté sur le plan politique. Les difficultés se situent au niveau de son financement – et aussi au niveau opérationnel. La mise en œuvre dans la pratique représente une tâche colossale pour nos employé-e-s et nos prestataires.

Quels sont les défis majeurs que pose l'adaptation des TP?

Le défi réside en particulier dans la recherche de solutions adaptées aux besoins des personnes en situation de handicap qui soient le moins opposées possible aux intérêts et nécessités d'autres groupes d'utilisateurs, comme par exemple les piétons et les cyclistes. De plus, ces solutions doivent être compatibles avec nos efforts visant à aménager la ville de façon à mieux résister aux canicules. C'est pourquoi il est indispensable que nos concepts et mesures bénéficient d'un large soutien. Cela pourrait allonger quelque peu les délais, mais en contrepartie nous disposerons ainsi de solutions viables également sur la durée.

Quelle est la dimension sociétale d'un réseau de TP sans barrières?

Je suis convaincue que des TP adaptés aux besoins des personnes handicapées profitent à l'ensemble de la société. Les adaptations sont importantes non seulement pour les personnes se déplaçant avec des poussettes ou des bagages lourds, mais aussi pour les personnes plus âgées et restreintes dans leur capacité à marcher. Compte tenu de l'évolution démographique, cette plus-value ne doit pas être sous-estimée. En aménageant les TP en fonction des besoins des personnes en situation de handicap dans la totalité de l'espace public, nous envoyons en outre un signal fort: nous montrons ainsi notre volonté à être une ville dans laquelle chacun-e se trouve en sécurité et peut se déplacer de manière autonome. Notre démarche relève d'un caractère résolument inclusif qui irradie sur la société toute entière.

T H È M E

Absence d'obstacles, la nouvelle « normalité »

20 ans, c'est le délai imparti par la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) aux instances responsables pour rendre l'infrastructure accessible et remplacer si nécessaire les véhicules de transports publics. Ce délai expire fin 2023. Quel est l'état d'avancement des adaptations? Que reste-t-il à faire? Et quels sont les défis majeurs?



Philip Dijkstra
planificateur des
transports ZVV

Avec l'entrée en vigueur de la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand), la Suisse a posé, il y a 20 ans, d'importants jalons: le but était de réduire ou d'éliminer les inégalités subies par les personnes en situation de handicap. Un enjeu central de cette tâche réside dans la libre accessibilité des transports publics. Pour le territoire de la Communauté de transports zurichois ZVV, le constat est le suivant : de nombreux aménagements ont été réalisés. Ainsi, la ZVV et ses entreprises de transports proposent une flotte de véhicules en majeure partie équipés de planchers bas. D'autre part, les communes et le canton ont transformé un grand nombre d'arrêts, si bien que l'embarquement de plain-pied dans les véhicules de transports publics est devenu, en de maints endroits, une évidence. Or, ce qui peut paraître simple nécessite en réalité de nombreuses concertations et planifications ainsi que d'importants moyens financiers. L'enjeu fondamental est cependant de comprendre que cette thématique n'est pas cruciale uniquement pour un groupe d'utilisateurs spécifique. En effet, pratiquement tous les passagers auront l'occasion, au cours de leur vie, de profiter des avantages offerts par des transports publics sans obstacles. La ZVV, ayant intégré très tôt cette vision des choses, a élaboré dès 2002 un concept relatif aux TP sans obstacles. Jusqu'à ce jour, la ZVV poursuit avec vigueur la réalisation de cet enjeu central au niveau stratégique. La mise en œuvre concrète incombe toutefois aux entreprises de transports et aux offices communaux et cantonaux des ponts et chaussées.

Facteurs de réussite sous l'angle de la planification des transports

La loi et les ordonnances règlent l'aménagement des TP sans barrières de fa-

çon relativement détaillée, ce qui confère une certaine sécurité en termes de planification. Or en fin de compte, l'enjeu ne réside pas dans la réalisation de normes légales, mais davantage dans la recherche de bonnes solutions pour les personnes concernées. C'est pourquoi, selon la ZVV, les échanges directs avec différents groupes d'utilisateurs se sont avérés bénéfiques, car ils permettent de prendre en compte d'autres aspects dans la planification. Il est par exemple apparu que la neige peut constituer un obstacle insurmontable pour les personnes en fauteuil roulant, et cela même en présence d'une infrastructure et d'un véhicule qui leur seraient en principe accessibles. Afin de renforcer la prise de conscience quant aux obstacles dans les transports publics, il est intéressant d'en faire soi-même l'expérience et d'y associer entre autres aussi des décideurs politiques.

Dans ce cadre, il arrive parfois que des exigences contradictoires émanant des différents groupes d'utilisateurs se fassent jour. Il est en effet important que ces besoins soient connus pour permettre, avant de procéder à des investissements coûteux, de trouver un compromis viable.

Malgré tous les détails formulés dans les ordonnances concernées ainsi que dans la loi, il existe une considérable marge d'interprétation lors de l'évaluation de la proportionnalité des mesures. Chaque mesure doit être examinée au cas par cas, ce qui représente une tâche de grande ampleur pour les communes, le canton et les entreprises de transports. S'agissant d'arrêts de bus, les planificateurs se voient souvent confrontés à des problèmes liés aux contingences locales. Lorsqu'un arrêt se situe dans une courbe, il en résulte un espacement entre le véhicule et la bordure d'arrêt, espacement qui le cas échéant peut s'avérer infranchissable pour les personnes en fauteuil roulant. Est-il proportionné et sensé de déplacer un arrêt de bus dans son intégralité? Et quelles mesures faut-il encore considérer comme proportionnées si

seuls quelques rares usagers montent dans le bus ou en descendent? Après l'échéance du délai de mise en œuvre, il est probable que certaines décisions ponctuelles de ce type soient amenées à être jugées par les tribunaux.

S'ajoute à cela que la société et la technologie continuent d'évoluer, donnant lieu à des ajustements de certaines directives. Depuis 2014 s'applique par exemple le principe selon lequel l'usage autonome des arrêts de bus peut être assuré moyennant la mise en place de bordures spéciales, procédé qu'il s'agit donc d'envisager systématiquement. S'agissant notamment de gares routières situées dans des emplacements exigus, cela peut sérieusement compliquer la recherche de solutions et nécessiter le recours à des compromis dans le fonctionnement de la gare routière. Le changement de normes peut même entraîner des adaptations supplémentaires d'une infrastructure ayant préalablement déjà fait l'objet de travaux de transformation.

Que reste-t-il à faire?

Comme mentionné, le parc de véhicules est presque entièrement équipé de planchers bas. En ce qui concerne l'infrastructure, les communes concernées et le canton mettent l'accent sur les arrêts de bus importants qui doivent être transformés rapidement. Mais même après 2024, il subsistera encore de nombreux arrêts ne permettant pas l'embarquement et le débarquement conformes aux normes. Jusqu'à ce que cela soit possible, ainsi qu'aux arrêts dont la transformation en vue de leur accessibilité ne satisfera en aucun cas au principe de proportionnalité, il convient de proposer, conformément à la loi, une solution de remplacement (p. ex. un service de transport de substitution) – indépendamment de la faible fréquence d'utilisation.

À cet égard, il serait judicieux de rechercher une solution aussi simple que possible qui s'applique de manière uniforme dans tout le pays. La ZVV collabore à la réalisation de cet enjeu afin que la vision formulée dans la loi, qui porte sur un réseau de transports publics sans obstacles, devienne au plus vite et de manière aussi complète que possible une réalité.

Impressum

Éditeur: Union des villes suisses UVS, Monbijoustrasse 8, Case postale, 3001 Berne. Téléphone: 031 356 32 32 www.uniondesvilles.ch. S'abonner à «focus»: info@staedteverband.ch.

Photos: titre p. 1: Rolf Siegenthaler; portraits pages 2 et 3: mäd.