

Communiqué de presse

Berne, le 10 novembre 2023

Loi sur l'égalité pour les handicapés dans les transports publics: de nombreux progrès ont été réalisés, mais des améliorations sont encore nécessaires

La loi sur l'égalité pour les handicapés est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2004. Le délai de mise en œuvre prévu par le législateur pour éliminer les obstacles dans les transports publics échoit fin 2023. La branche des transports publics, les cantons, les villes et les communes ont beaucoup investi et réalisé des mesures sur les véhicules et aux arrêts. Malgré un grand engagement et de nombreux progrès, le délai ne sera pas respecté partout, surtout en ce qui concerne les bordures des arrêts de bus. Des solutions de remplacement seront proposées aux gares et aux arrêts pas encore transformés. Les cantons, villes et communes, tout comme les entreprises de transports publics, continuent de faire avancer la mise en œuvre.

Les besoins des personnes vivant avec un handicap relatif à l'utilisation des transports publics constituent une priorité. La loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (LHand) dispose que toutes les installations du système de transport accessibles au public soient accessibles sans obstacle. À partir de 2024, tous les passagers doivent pouvoir recourir sans discrimination aux prestations des transports publics et se déplacer de façon aussi autonome et spontanée que possible. Les acteurs des transports publics s'engagent ensemble à cette fin. Il leur tient à cœur de continuer à coopérer étroitement avec les personnes handicapées et les associations qui les défendent. La mise en œuvre de la LHand profite non seulement aux personnes vivant avec un handicap, mais aussi aux personnes âgées et à celles qui voyagent avec des poussettes, des vélos ou de volumineux bagages.

Les entreprises de transport, les cantons, les villes et les communes sont responsables de la mise en œuvre

Différents acteurs sont responsables d'appliquer la LHand dans les transports publics. Les exploitants d'infrastructures ferroviaires (p. ex. CFF, BLS ou TPF) répondent des accès et des quais dans les gares. Les entreprises de transport sont responsables des véhicules et de l'information à la clientèle, et les propriétaires fonciers des arrêts – généralement les cantons, villes et communes – sont chargés d'adapter les arrêts de bus et de tram.

La mise en œuvre complète de la LHand dans les transports publics nécessite de vastes adaptations de l'infrastructure dans les gares et dans les transports publics routiers, des véhicules et de l'information à la clientèle. Tous les acteurs ont beaucoup entrepris et investi pour rendre leurs gares, arrêts, trains, bus, trams, installations à câble et bateaux ainsi que leur information à la clientèle accessibles aux personnes vivant avec un handicap visuel, auditif ou de mobilité. La majorité des véhicules utilisés sont aujourd'hui conformes à la loi. Des rampes et des ascenseurs ont été intégrés,

des écrans et des panneaux d'affichage ont été optimisés et des possibilités de consultation audio ont été créées. De plus, des panneaux d'horaires ont été installés plus bas qu'auparavant aux arrêts afin de permettre aux personnes malvoyantes ou en fauteuil roulant de mieux les lire, et des applications ont été optimisées au profit des personnes handicapées.

Malgré ces nombreux progrès, les entreprises de transports publics, les cantons, villes et communes n'ont pas encore rempli les obligations légales en raison de la complexité et de l'ampleur de la tâche. Les acteurs responsables regrettent de ne pas être en mesure de respecter entièrement le délai de mise en œuvre de la LHand.

Trafic ferroviaire: quelque 80 % des passagers voyagent sans obstacle

Dans les chemins de fer, environ 60 % des gares pourront être utilisées sans obstacle fin 2023. Étant donné que les entreprises ferroviaires ont adapté en priorité les gares les plus fréquentées, ce sont quelque 80 % des voyageurs qui en profiteront. Sur le rail, le retard résulte de deux causes principales: d'une part, la mise en œuvre s'est révélée plus complexe qu'imaginé au départ, et d'autre part, des précisions des exigences posées aux gares et arrêts sans obstacle ont conduit les entreprises ferroviaires à transformer davantage de gares que ce qui était prévu à l'origine. Les entreprises de chemin de fer mettent tout en œuvre pour appliquer la LHand aussi rapidement que possible et ont établi une planification en ce sens. Pour pouvoir réaliser des mesures supplémentaires, les exploitants d'infrastructure doivent disposer des moyens financiers nécessaires. Ceux-ci doivent être garantis par la Confédération dans les conventions de prestations.

Transports publics routiers: environ un tiers des arrêts ont été adaptés

Dans les transports publics routiers (bus et trams), environ un tiers des plus de 23 000 arrêts que compte la Suisse seront conformes à la LHand à la fin 2023. Les raisons du retard sont diverses. Les adaptations nécessaires aux arrêts entraînent d'importants coûts, le financement des projets de construction est donc exigeant. Cela vaut en particulier lorsque la mise à disposition des moyens nécessite au préalable une décision d'un parlement ou du peuple. De plus, une adaptation conforme à la LHand n'est réalisable qu'à certaines conditions topographiques. Dans les villes et communes densément bâties, il s'ajoute à cela le défi posé par le peu de place à disposition. D'autres aspects doivent également être pris en compte dans les assainissements (p. ex. la sécurité du trafic, l'accessibilité pour les piétons ou la coordination avec d'autres projets de construction). Répondre à toutes les exigences requiert souvent des projets qui modifient l'entier du tronçon routier, ce qui entraîne régulièrement de longues procédures (en particulier en cas de recours ou d'expropriations). Les processus correspondants ne peuvent que difficilement être accélérés. C'est pourquoi les cantons, villes et communes mettent l'accent dans leur planification sur les arrêts fortement fréquentés ou situés à proximité d'installations importantes (p. ex. des hôpitaux ou des établissements médico-sociaux).

Solutions de remplacement et mesures transitoires

Il reste beaucoup à faire. Vu l'échéance du délai légal de mise en œuvre et du fait que les transformations prévues ne pourront pas toutes être réalisées d'ici la fin 2023, les entreprises de transport et les cantons, villes et communes proposent soit des mesures de remplacement, soit des solutions transitoires, sous la forme de prestations d'aide par le personnel ou avec des services de navette. Les coûts de ces derniers sont assumés par les propriétaires des arrêts. Dès 2024, l'horaire en ligne permettra aux personnes à mobilité réduite de s'informer de façon plus complète sur l'accessibilité des arrêts et les solutions de remplacement ou les mesures transitoires proposées. Le Contact Center Handicap des CFF sera développé de façon ciblée et servira de point de contact à la clientèle de toutes les entreprises de transport.

Renseignements

Ueli Stückelberger, directeur de l'Union des transports publics | 031 359 23 35 | 079 613 77 01
Bruno Galliker, porte-parole de l'UTP pour la Suisse romande | 031 359 23 38

Mirjam Bütler, secrétaire générale de la Conférence des directeurs cantonaux des transports publics (CTP) et de la Conférence des directeurs cantonaux des travaux publics, de l'aménagement du territoire et de l'environnement (DTAP) | 031 320 16 91 | mirjam.buetler@bpuk.ch

Martin Flügel, directeur de l'Union des villes suisses | 031 356 32 32 | 079 743 90 05 | martin.fluegel@staedteverband.ch

Christoph Niederberger, directeur de l'Association des Communes Suisses | 031 380 70 07 | 078 654 64 06 | christoph.niederberger@chgemeinden.ch