

Transports et inclusion

# Les handicapés sont encore trop discriminés

Malgré la loi, Canton et communes tardent à rendre les transports publics accessibles à l'entier de la population. État des lieux.

## Accès des arrêts de train pour les personnes à mobilité réduite

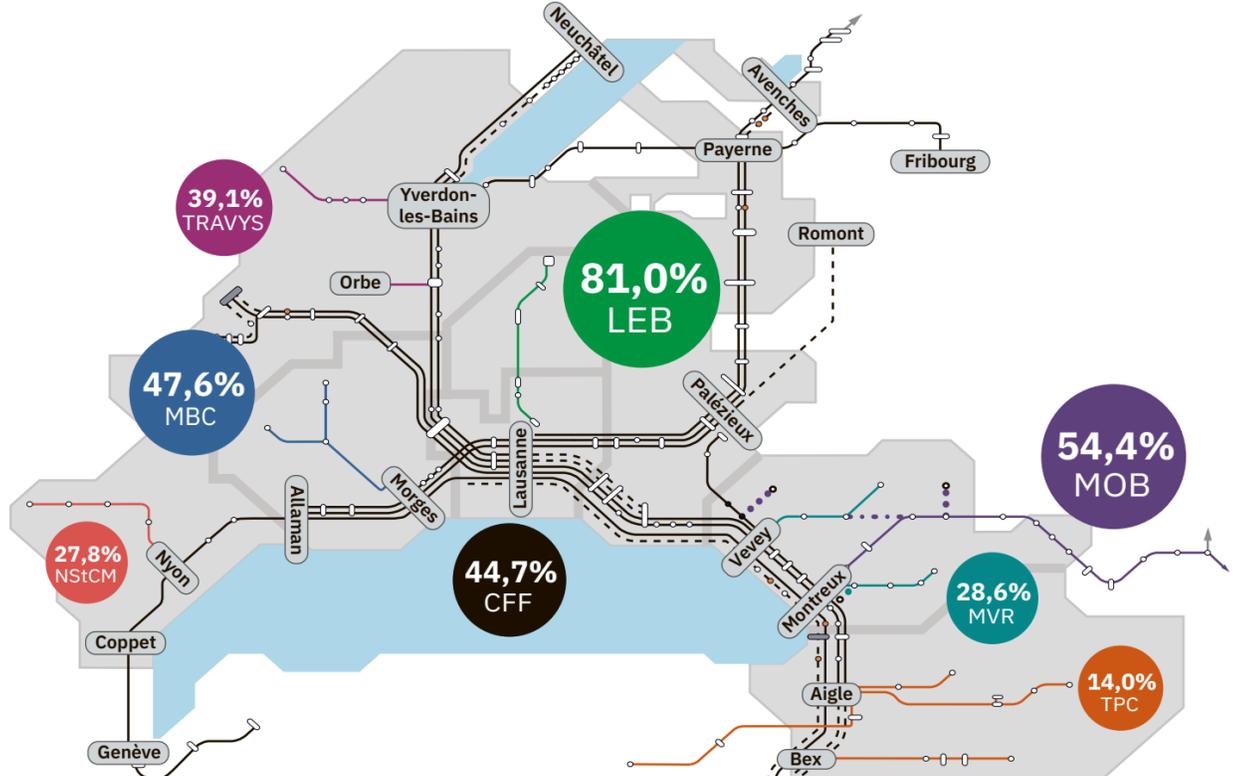
Évolution du taux d'arrêts ferroviaires accessibles aux fauteuils roulants de façon autonome et spontanée

Ligne	2017	2023
TPC	6,4%	14%
NStCM	0%	27,8%
MVR	22,9%	28,6%
TRAVYS	39,1%	39,1%
CFF	21,1%	44,7%
MBC	27,3%	47,6%
MOB	42,1%	54,5%
LEB	76,2%	81%

Graphique: DHL, Fgd. Source: OFT

## Arrêts de train accessibles aux fauteuils roulants en 2023

Taux de haltes dont l'usage autonome et spontané est possible pour les personnes à mobilité réduite, par compagnie ferroviaire



Carte: DHL. Source: OFT

**Simone Honegger** avec la collaboration de **Fanny Giroud**

Envie d'aller voir les célèbres marmottes aux Rochers-de-Naye et de profiter de la vue sur les Alpes et le Léman? Rien de plus simple. À condition de ne pas être en chaise roulante. Car pour y accéder, il faut prendre le fameux train à crémaillère du chemin de fer Montreux Oberland bernois (MOB). Or, rien n'est prévu pour les personnes à mobilité réduite. «Et, en voiture, vous ne pouvez pas aller plus loin que les Hauts-de-Caux», s'indigne le conseiller national vaudois Jean Tschopp (PS).

Le socialiste est aussi secrétaire général de Cap-Contact, association qui s'engage pour l'égalité et l'inclusion des personnes en situation de handicap. Il vient de déposer une interpellation à Berne pour mettre en lumière les sites qui restent à ce jour inaccessibles pour une partie de la population. «Dans le cas des Rochers-de-Naye, on parle d'un site touristique réputé dans le canton et qui ne propose aucune possibilité pour s'y rendre, déplore l'élue. Un engagement a été pris il y a vingt ans et il n'a pas été tenu.»

### «C'est choquant»

Cantons, communes et entreprises de transports publics ont eu en effet deux décennies pour se mettre en conformité avec la LHand, la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées. Ce texte vise l'élimination des inégalités en permettant aux personnes handicapées de mener leur existence «sans l'aide de tiers et de se libérer ainsi d'un sentiment de dépendance».

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024, tous les transports publics doivent être accessibles. En cas d'obstacles, les responsables des infrastructures sont tenus de pré-

«La question n'est pas prise suffisamment au sérieux.»



**Jean Tschopp**, conseiller national (PS/VD)

voir des aménagements: ascenseurs, rampes d'accès, quais surélevés... Mais le constat est là: l'autonomie pour les personnes en situation de handicap, inscrite pourtant noir sur blanc dans la loi, accuse un important retard. Un autre élément inquiète Jean Tschopp. Une nouvelle loi est en

cours d'élaboration, mais celle-ci ne prévoit plus aucun délai pour mettre les arrêts et les gares aux normes. «La question n'est pas prise suffisamment au sérieux. Cela donne le sentiment qu'on renonce à supprimer les obstacles pour une partie de la population. C'est choquant.»

Depuis 2018, l'Office fédéral des transports (OFT) établit un rapport de l'état d'avancement de la mise en œuvre de la LHand dans les gares et les arrêts ferroviaires du pays. Selon les chiffres compilés par «24 heures» pour fin 2023, Vaud est loin de respecter le délai légal. Sur les 270 gares répertoriées par l'OFT, seules 106 offrent une utilisation «autonome et spontanée», et quatre sont partiellement conformes, soit un total de 40% de gares accessibles (55% pour la moyenne suisse). En terre ro-

mande, seul Neuchâtel fait moins bien que Vaud (23%), contre 68% pour Genève.

Parmi les compagnies ferroviaires, certaines s'avèrent particulièrement mal servies. Les Transports publics du Chablais (TPC) sont à la traîne, avec seulement 14% d'arrêts aux normes. C'est moins bien que le chemin de fer Nyon-Saint-Cergue-Morez (NStCM), qui ne proposait aucun arrêt aux normes légales en 2017 et qui arrive presque à 30% aujourd'hui. Le MOB, qui conduit notamment aux Rochers-de-Naye, atteint toutefois plus de 54%. Le meilleur élève reste le LEB (Lausanne-Échallens), avec un score de 81%.

### Communes à la traîne

Quid des arrêts de bus dépendant des communes et du Canton? En 2022, la députée Verte Sylvie Po-

dio, également directrice de Pro Infirmis Vaud, a demandé un état des lieux. L'élue morgienne attend encore que le Conseil d'État lui réponde, malgré un délai légal de trois mois.

«La situation est un peu déprimante, reconnaît l'élue. On croit que cette loi ne concerne que peu de personnes, mais c'est faux. Les parents avec une poussette profitent également des aménagements. Et puis, avec le vieillissement de la population, cela concerne de plus en plus de monde. Ne pas appliquer cette loi va, en outre, à l'encontre de tout ce qui est fait pour encourager le report modal.»

Selon les chiffres obtenus des services de la conseillère d'État Nuria Gorrite, responsable des Infrastructures, Vaud compte plus de 2200 arrêts de bus, dont en-

viron 80% sont de la responsabilité des communes. Seuls environ 10% sont conformes. Les autres arrêts ne permettent pas l'autonomie totale de la personne à mobilité réduite. Cela ne veut toutefois pas dire qu'ils sont tous inaccessibles, précise le Canton. «Environ 35% sont accessibles avec l'aide du chauffeur et de moyens techniques (rampe). Il faut aussi noter que tous les arrêts ne pourront pas être mis aux normes.» La loi prévoit d'ailleurs un principe de proportionnalité en matière de coûts et du nombre de passagers touchés par la mesure. Le Canton ajoute être «conscient» du retard, «c'est pourquoi il a inscrit la mesure dans son programme de législation». Il promet de présenter cette année encore son projet pour la mise en conformité des arrêts dont il a la charge.

Le chemin semble donc encore long pour éliminer les nombreuses inégalités auxquelles font face les personnes handicapées. Des difficultés qui subsistent même lorsque la loi est respectée. C'est ce que constate Jean-Michel Péclard, délégué technique à l'Avacah, l'Association vaudoise pour la construction adaptée aux personnes handicapées. «Prenez l'exemple de la gare de Prilly-Malley. Pour y accéder, il y a des rampes. Leur pente répond aux normes fédérales. Mais elles sont très longues et cela demande de la force à la montée en chaise roulante. C'est très fatigant.»

L'association avait demandé des ascenseurs, qui lui ont été refusés. Pour ne pas bloquer le projet de la gare, elle n'avait pas fait recours, continue Jean-Michel Péclard. «Nous le regrettons aujourd'hui. Le quartier s'est beaucoup développé ces dernières années et il est très fréquenté. Les ascenseurs auraient profité à de nombreuses personnes.»

«Les procédures gagneraient à être simplifiées»

● État des lieux avec la PLR Chantal Weidmann Yenny, syndique de Savigny et présidente de l'Union des communes vaudoises (UCV).

**Est-ce que le retard de la mise en œuvre de la LHand est une discussion au sein des communes?**

Non. Mais ça ne signifie pas pour autant qu'elles la mettent de côté.

**Mais comment expliquer qu'elles tardent autant à respecter le délai légal?**

Les communes saisissent souvent l'opportunité de mettre leurs arrêts aux normes lors d'autres travaux, comme la réfection d'une route. C'est notre cas à Savigny. Nous préférons lier les projets à



**Chantal Weidmann Yenny**, présidente de l'UCV

l'ensemble des usagers pour une vision plus globale. Ce qui prend plus de temps. Les exécutifs mettent aussi l'accent sur les arrêts les plus fréquentés.

**Quelle est la situation à Savigny, justement?**

Sur les neuf arrêts desservis par la compagnie de bus CarPostal, un seul est aux normes. Un second arrêt au centre de la commune est assez avancé et devrait être terminé l'année prochaine. À terme, si tout va bien, en 2026, cinq arrêts en

tout, les plus fréquentés, seront aux normes de la LHand. Les autres seront accessibles, mais en sollicitant l'aide du conducteur. Nous dépendons aussi de l'avancement d'un projet qui dure lui-même depuis vingt ans, à savoir la réfection du rond-point de La Claise-aux-Moines. Les procédures lors de travaux de cette ampleur sont très longues et complexes.

**Quand même, en vingt ans, on a le temps de planifier, non?**

Oui, mais c'est peut-être presque trop long. Les élus peuvent changer plusieurs fois. Les priorités d'un exécutif diffèrent selon sa composition et les textes légaux à mettre en œuvre sont très nombreux. Je recon-

nais cependant que deux arrêts ne dépendent pas directement d'une planification routière et auraient pu être faits en amont.

**Attendez-vous une aide financière de la part du Canton?**

Le financement n'est pas le frein majeur, même si une aide pourrait contribuer à faire avancer les choses. Les procédures gagneraient à être simplifiées. Les communes sont aussi confrontées à de nombreux groupes d'intérêts qui ont tous des revendications différentes. On essaie de répondre à ces différentes attentes et cela prend souvent plus de temps que prévu. Reste qu'il faut mettre un coup d'accélérateur pour cette mise en application, nous en sommes conscients. **SHO**