

Mobilité sans barrières dans les transports publics : autonome, fiable et simple d'utilisation

Pétition de la Commission accessibilité, information et mobilité de la Session des personnes handicapées 2026

Auteurs-trices de la pétition : Bea Stadler, Djamel Bourbala et Cyrill Scheuber

Informations concernant les modifications apportées aux pétitions qui seront examinées lors de la session :

- Les amendements qui seront examinés lors de la session sont surlignés en jaune dans le texte et sont introduits par des parenthèses ainsi que par le nom des auteurs-trices et l'objet de leur demande. La modification proprement dite est placée entre guillemets. Exemple : (Amendement de M. Mustermann, modification de la revendication susmentionnée) «Nouvelle demande»

Demande

La pétition demande que la Confédération intègre dans la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) une disposition contraignante relative à l'accessibilité des transports publics. Cette disposition doit garantir que l'obligation déjà en vigueur, selon laquelle les personnes en situation de handicap doivent pouvoir utiliser les transports publics de manière autonome, fiable et sur un pied d'égalité, soit enfin mise en œuvre de manière durable. Elle doit notamment assortir la mise en œuvre de délais précis et d'objectifs intermédiaires vérifiables. Le financement doit être garanti et les responsabilités de la Confédération, des cantons, des communes et des entreprises de transport clairement définies. Un suivi doit être institué à l'échelle nationale, avec la publication de rapports réguliers et des mesures efficaces en cas de non-respect des obligations. Le critère déterminant est que les transports publics doivent être réellement utilisables de manière autonome et sur un pied d'égalité.

La réglementation de mise en œuvre doit notamment comporter les éléments suivants:

1. L'accessibilité des transports publics doit être mise en œuvre et évaluée tout au long de la chaîne de transport.

La Confédération doit préciser dans la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) que l'accessibilité des transports publics doit être évaluée et mise en œuvre tout au long de la chaîne de transport.

Font partie de la chaîne de transport :

- l'accessibilité des chemins, des arrêts, des gares, des quais et des véhicules ;
- l'accès aux véhicules et aux gares, ainsi qu'à l'intérieur de ceux-ci;
- l'embarquement et l'accès à une place adaptée et réellement utilisable;
- les chemins et les temps de correspondance, qui doivent être réalistes;
- l'achat de billets et l'utilisation des offres numériques et analogiques;
- l'itinéraire complet jusqu'à la destination;
- des alternatives fiables en cas de perturbations, de pannes et de chantiers;
- un soutien fiable, lorsque cela s'avère nécessaire ou lorsque la personne concernée en fait la demande.
- (Amendement Häslar 1: Ajouter un point à la liste) « Aide au transport des bagages lorsqu'il faut changer de train ou se déplacer de la place de parc pour personnes handicapées ou de la station de taxis jusqu'au quai ».

L'important pour déterminer si les obligations prévues par la loi sur l'égalité des personnes handicapées sont respectées n'est pas seulement si certains éléments des transports publics sont conformes aux normes en vigueur, mais le fait que les personnes en situation de handicap doivent pouvoir effectuer le trajet du début à la fin effectivement mises sur un pied d'égalité et, en particulier de la manière la plus autonome, sûre, flexible et spontanée possible.

Les systèmes séparés ou les solutions de remplacement, par exemple le transport par navettes spéciales, ne doivent pas être considérés comme des substituts équivalents à l'accessibilité des transports publics ordinaires. Ils peuvent être utilisés à titre complémentaire, mais ne doivent pas avoir pour conséquence que les personnes en situation de handicap soient durablement contraintes de recourir à des services de transport séparés.

(Amendement Häslar 2: Ajout d'une phrase) « Si des services de transport séparés doivent malgré tout être mis en place, les petits groupes et les familles (y compris le personnel d'assistance) ne doivent pas être séparés, mais transportés ensemble en tant que « petit groupe ». »

Une aide doit être garantie là où elle est réellement nécessaire. Parallèlement, le nombre de situations nécessitant une préinscription doit être progressivement réduit. L'objectif n'est pas de supprimer l'aide, mais de permettre aux personnes en situation de handicap de choisir si elles veulent effectuer un trajet de manière autonome ou souhaitent bénéficier d'une aide.

Cette aide doit être assurée dans tous les trains, qu'il s'agisse du réseau régional ou du réseau grandes lignes. Elle ne doit en aucun cas servir à compenser un défaut technique dangereux. Tous les trains doivent être équipés de systèmes d'accès sécurisés pour les fauteuils roulants lourds (rampes amovibles). Si une aide est demandée, elle doit être obligatoirement être fournie. L'objectif est que les personnes en situation de handicap puissent être entièrement autonomes, à l'aide de solutions ayant fait leurs preuves plutôt que dépendre d'un service d'assistance peu fiable.

2. L'accessibilité de l'information et de la communication doit être garantie tout au long de la chaîne de transport

La Confédération doit veiller à ce que les informations importantes dans les transports publics soient accessibles par des moyens visuels, sonores et numériques.

Cela concerne notamment les informations suivantes :

- horaires et correspondances ;
- départs et arrivées ;
- changements de voie et de quai ;
- retards et annulations ;
- déviations et itinéraires de remplacement ;
- pannes et situations d'urgence ;
- possibilités de correspondance ;
- accessibilité et aide disponible.

Les informations publiques essentielles doivent être accessibles aux personnes en situation de handicap, notamment par le biais de :

- langue des signes suisse ;
- sous-titres ;
- braille ;
- versions audio ;
- formats numériques compatibles avec les lecteurs d'écran ;
- langage simplifié ou FALC ;
- autres formes adaptées de communication assistée.

Ces informations doivent porter sur l'état de fonctionnement des installations essentielles, notamment des toilettes. Toute panne doit être signalée immédiatement et avant le départ. L'état des toilettes et des ascenseurs doit être indiqué en temps réel dans les applications et sur les quais. Si ces installations sont hors service, le remboursement et un autre moyen de transport doivent être garantis. Un voyage n'est pas accessible si des installations importantes, telles que des toilettes, sont en panne sans qu'un avertissement préalable n'ait été émis.

3. La faisabilité effective doit être vérifiée et prouvée de manière contraignante

L'État fédéral doit veiller à ce que l'accessibilité des transports publics ne soit pas seulement évaluée de manière formelle sur la base de normes, mais aussi en fonction de leur utilisation effective par les personnes concernées.

Les personnes en situation de handicap et leurs organisations doivent donc obligatoirement être associées à la conception, à l'acquisition, aux essais et à l'évaluation des véhicules, des infrastructures, des systèmes d'information et des offres numériques.

La facilité d'utilisation effective doit être systématiquement testée et documentée dans des conditions réelles – par exemple dans des trains très fréquentés, lorsque les temps de correspondance sont courts, en cas de perturbations ou de pannes.

Une solution conforme sur le plan technique ou formel n'est pas forcément une solution réellement utilisable au quotidien.

L'utilisation effective doit également être garantie tout au long du voyage. Cela vaut en particulier en cas d'arrêt prolongé, d'évacuations ou de conditions telles que des températures extrêmes, susceptibles de mettre en danger la santé ou la sécurité des personnes en situation de handicap.

4. De l'engagement théorique à une mise en œuvre effective et contrôlée, en collaboration avec les personnes concernées

L'accessibilité ne doit pas dépendre uniquement de bonnes intentions ni être améliorée seulement après l'apparition de problèmes.

Dans les domaines relevant de sa compétence, la Confédération doit renforcer la mise en œuvre et le contrôle de l'accessibilité au sens de la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) et de la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées, et favoriser la coordination avec les cantons, les communes, les entreprises de transports publics et les organismes chargés de missions de service public.

Il s'agit notamment de :

- définir clairement les responsabilités ;
- fixer des objectifs concrets et des délais contraignants ;
- définir des objectifs intermédiaires vérifiables ;
- vérifier régulièrement l'accessibilité effective des infrastructures, des moyens de transport, des informations et des offres numériques ;
- mettre en place un moyen simple et accessible de signaler les problèmes d'accessibilité ;
- recenser systématiquement les problèmes signalés et suivre leur traitement ;
- exiger, si nécessaire, des mesures correctives concrètes ;
- rendre publics et transparents les résultats des contrôles et les progrès réalisés.

Afin d'assurer une mise en œuvre coordonnée, il y a lieu de créer, sous l'égide de l'Office fédéral des transports (OFT), une task force réunissant les services compétents, les entreprises de transport ainsi que les personnes en situation de handicap et leurs organisations.

Les personnes en situation de handicap et leurs organisations doivent être associées dès le début à la conception, au développement, aux tests et à l'évaluation des

mesures d'accessibilité. Il n'est pas acceptable de les consulter seulement une fois que tout a été décidé. Leurs expériences et leur expertise doivent être prises en compte dès le début.

5. La mobilité sans barrières doit permettre une participation autonome et sur un pied d'égalité

La mobilité sans barrières doit permettre une participation autonome et à part entière. Les personnes en situation de handicap ne doivent pas être systématiquement contraintes de consacrer davantage de temps, d'efforts de planification et d'organisation pour utiliser les transports en commun. L'accessibilité doit donc permettre une utilisation aussi autonome que possible, sans devoir dépendre inutilement d'une aide, sans obstacle organisationnel supplémentaire et sans perte de temps évitable. L'adaptation des processus opérationnels ainsi que la sensibilisation et la formation du personnel doivent également être assurées.

Motifs

Pour les personnes en situation de handicap, la mobilité est une condition essentielle à la participation au monde du travail, à une formation, à la vie sociale et politique. Elle est également indispensable à une vie autonome, de même qu'à l'exercice des propres droits sur un pied d'égalité.

Malgré les progrès réalisés dans le domaine des transports publics, les personnes en situation de handicap continuent de se heurter à de nombreux obstacles au quotidien. Il ne s'agit pas seulement de l'absence d'aménagements architecturaux, mais souvent aussi du manque d'accessibilité d'autres éléments de la chaîne de transport : informations, achat de billets, accès au quai, embarquement, accès à une place adaptée, correspondances, alternatives en cas de perturbations.

À cela s'ajoute un investissement considérable en temps et en organisation, qui passe souvent inaperçu aux yeux des personnes sans handicap. Les déplacements doivent être préparés méticuleusement ; les trajets à l'intérieur des gares sont longs et fastidieux ; il est souvent impossible de respecter les temps de correspondance, qui sont trop courts ; et l'achat des billets ou la coordination de plusieurs correspondances sont liés à des difficultés supplémentaires.

Les trains bondés, les toilettes accessibles mais hors service ou l'impossibilité de passer d'une voiture à l'autre compliquent encore davantage les trajets. Il en résulte des désavantages structurels dans la vie quotidienne, ainsi que pour les personnes qui suivent une formation ou exercent une activité professionnelle.

De même, des informations manquantes ou non accessibles peuvent empêcher un voyage ou le compliquer inutilement. Si les informations sur les départs, les changements de voie, les retards, les annulations ou les services de remplacement ne sont communiquées que d'une seule manière, les personnes en situation de handicap risquent de ne pas les recevoir ou de ne pas pouvoir y accéder.

Les offres de soutien et d'assistance sont importantes et doivent être disponibles là où elles sont nécessaires. Elles ne doivent toutefois pas devenir une condition préalable à l'utilisation autonome des transports publics.

La mise en œuvre de l'accessibilité dans les transports publics n'est donc pas suffisante à ce jour. Il manque des délais contraignants, de la transparence quant à l'état d'avancement de la mise en œuvre, des responsabilités clairement définies et une orientation cohérente vers la facilité d'utilisation au quotidien.

C'est précisément là qu'intervient cette pétition. Cette pétition ne demande pas de repartir de zéro. Elle demande que les progrès déjà réalisés soient poursuivis et, surtout, que les engagements existants en matière d'accessibilité aboutissent à des résultats concrets et vérifiables dans le quotidien des personnes concernées.

L'objectif est simple : les personnes en situation de handicap doivent avoir la possibilité de comprendre, de prendre des décisions, de se déplacer et de participer à la vie sociale, en bénéficiant des mêmes chances que le reste de la population et de la plus grande autonomie possible.