

Concept pour les handicapés et les transports publics – Objectifs et principes

(approuvé par l'UTP 12/02)
(approuvé par l'OFT 01/03)

A. Conception directrice / objectif premier

A.1 But

Le concept concernant les handicapés vise à supprimer ou à diminuer la discrimination à laquelle les personnes à mobilité réduite sont exposées en voyageant avec les compagnies de transport public.

Il définit les conditions-cadres permettant à ces personnes d'utiliser de façon autonome et spontanée les prestations de mobilité des entreprises de transports publics dans le cadre du système global de transports publics, au sens d'une chaîne de transport aussi continue que possible, ou leur facilitant cette utilisation.

A.2 Fondements

Constitution fédérale, art. 8
Lois sur les chemins de fer, art. 17
Loi sur le transport des voyageurs LTV, loi fédérale sur les transports publics LTP
Projet du Conseil fédéral de loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Lhand) du 11.12.2000
Norme de l'UE sur les bus de ligne (directive 2001/85/EG [Annexe VII])

A.3 Objectifs

Le principe de base : ***des transports publics pour tous, y compris pour les personnes handicapées.***

Les transports publics doivent être conçus et aménagés de manière que les personnes avec un handicap puissent les utiliser de manière autonome et spontanée. Le principe de proportionnalité (art. 8 Lhand) doit néanmoins être garanti. L'attractivité des transports publics doit être améliorée, si possible, selon les possibilités pour l'ensemble de la clientèle.

¹ en représentation de :
FSIH, Fédération suisse pour l'intégration des handicapés;
AGILE, Entraide Suisse Handicap;
PROCAP, Association suisse des invalides;
Association suisse PRO INFIRMIS

En principe, chaque offre de transport doit pouvoir être utilisée de manière autonome et spontanée par les passagers handicapés au départ et à l'arrivée de tous les arrêts qu'elle dessert. (restrictions au point B. Portée)

Une utilisation autonome implique :

- La disponibilité des informations nécessaires avant et pendant le voyage,
- La possibilité d'utiliser les installations de communication
- L'accès à toutes les prestations de services, telles que les horaires, la réservation des places, les possibilités de restauration, les toilettes, etc.

En principe, tout l'espace réservé aux passagers est à concevoir de façon à répondre aux besoins des personnes handicapées. Dans des cas justifiés, il est admis que pour certaines catégories de handicapés, l'espace répondant à leurs besoins spécifiques peut être limité à certaines zones. (concerne au premier chef les personnes en chaise roulante et les malvoyants en ce qui concerne l'information optique).

Là où une aide est exceptionnellement nécessaire, pour des actes déterminés, elle sera garantie par l'entreprise de transport pendant toute la durée d'exploitation, le but étant d'éliminer l'obligation de s'annoncer à l'avance, au moins pour les voyageurs individuels.

Les personnes handicapées qui ont besoin d'être accompagnées en permanence ou sur une partie de leur voyage, ont droit au transport gratuit d'un accompagnant et/ou d'un chien d'aveugle (extension de l'étendue de la validité de la carte d'accompagnant CFF à toutes les entreprises de transport)

Les arrêts des trams et des bus se trouvent en règle générale dans les espaces ou sur la voie publics. Leur architecture doit donc prendre en compte les intérêts de la protection du patrimoine et du paysage, des autres usagers de la route, ainsi que des divers rapports de propriété et compétences. Cette règle s'applique également aux embarcadères du transport fluvial ou lacustre.

Les entreprises de transport doivent coordonner leur organisation entre elles, et au besoin avec les communes, de sorte que les passages entre moyens/entreprises de transport soient garantis pour les handicapés.

Les services pour les handicapés doivent être utilisés comme un système complémentaire. Mais ils ne peuvent pas servir en principe de solution de remplacement pour le transport de personnes handicapées au sens des définitions du point A.4.

A.4 Notions

Dans ce concept, la *personne à mobilité réduite (handicapé)* est une personne dont un préjudice temporaire ou durable, corporel, sensoriel, mental ou psychique - mais qui peut néanmoins se déplacer dans l'espace public - rend compliquée ou impossible l'utilisation de transports publics non adaptés.

Font partie aussi de cette catégorie, toutes les personnes dont l'âge restreint les performances, la mobilité ou les facultés de perception.

Le cercle des *personnes à mobilité réduite* comprend les groupes cités ci-dessus mais aussi les personnes dont la mobilité est embarrassée parce qu'elles portent des enfants en bas âge ou de lourds bagages, tirent des poussettes, ainsi que les personnes non familières des lieux ou parlant une langue étrangère.

L'utilisation autonome doit être garantie pour les personnes handicapées qui peuvent par ailleurs se déplacer de manière autonome dans un espace public adapté aux handicapés.

L'utilisation autonome n'exclut pas l'aide subsidiaire du personnel des entreprises de transport.

L'utilisation spontanée de l'offre des compagnies de transport public doit être garantie pour les personnes handicapées de la même manière qu'elle l'est pour les voyageurs non handicapés.

B. Portée

Le concept pour les handicapés comprend la possibilité, pour toutes les catégories de voyageurs à mobilité réduite, d'accéder et d'utiliser

- toutes les catégories de trains et de véhicules (exception: véhicules historiques),
- en principe toutes les catégories d'arrêts (restrictions possibles suivant les spécificités locales),
- les systèmes d'information statiques et dynamiques concernant les voyageurs
- les systèmes de communication destinés aux voyageurs,
- les installations commerciales et publiques destinées aux voyageurs
- les prestations de services destinées aux voyageurs, y compris celles de tiers, dans la mesure où elles sont offertes sur le domaine des compagnies de transport.

C. Profils d'exigences fonctionnels

Les profils d'exigences fonctionnels fixent quels sont les éléments indispensables suivant les situations, afin que l'accessibilité et l'utilisation du moyen de transport soient assurées pour la clientèle à mobilité réduite. Ils concernent les domaines suivants :

- arrêts : gares, stations et haltes
- guichets et distributeurs automatiques des entreprises de transport
- interface arrêt/véhicule
- véhicules (pour les chemins de fer, distinguer le trafic régional du trafic longue distance)

Ces profils d'exigences serviront de base à l'OFT pour l'élaboration des dispositions d'exécution de la loi fédérale sur l'élimination des inégalités frappant les personnes handicapées (Lhand) dans le domaine des transports publics (chemins de fer).

Ils ont été élaborés par un groupe de travail formé de représentants de l'UTP, de l'OFT, de HTP et des entreprises de transports concernées.

D. Elaboration des standards détaillés

Des groupes de travail spécifiques représentant l'UTP, l'OFT, le HTP et les entreprises de transport concernées seront mis sur pied pour élaborer les standards destinés à concrétiser les profils d'exigences et les éléments du système. Une coordination sera assurée, si possible, avec les travaux effectués ad hoc dans le domaine des autres moyens de transport et des CFF.

E. Domaine de validité

Les profils d'exigences fonctionnels selon le point C ainsi que les standards détaillés selon le point D valent pour les nouvelles constructions, les nouvelles acquisitions ainsi que pour les transformations lourdes des infrastructures ou des véhicules. Dès l'instant où ils auront été fixés et adoptés par les commissions internes de l'UTP, ils seront si possible pris en considération pour les projets et acquisitions en cours. A la rigueur, les options correspondantes doivent rester possibles. Les profils d'exigences doivent être périodiquement adaptés à l'état de la technique et aux besoins des voyageurs handicapés.

F. Adaptation des installations et véhicules existants

Dans une prochaine étape, les partenaires élaboreront des profils d'exigences pour les adaptations ou les aménagements des installations et véhicules existants. Les entreprises de transport feront l'inventaire des mesures à prendre pour adapter les aménagements existants et formuleront un programme correspondant.

Ce faisant, on prendra en considération :

- la durée de vie prévisible des installations
- les délais transitoires prévus dans la loi (Lhand) de 10 ans (système d'information à la clientèle, communication, automates) et de 20 ans (constructions et véhicules)
- la réalisation souhaitée d'ici 2015 d'un réseau de transport répondant aux besoins des handicapés, encore lâche mais couvrant autant que possible l'ensemble du territoire (concerne avant tout le transport des personnes en fauteuil roulant)
- la mise à disposition proportionnelle de moyens
- une utilité maximale des moyens employés
- l'importance de mesures isolées pour l'utilisation des moyens de transport par les personnes handicapées

Le programme défini servira de base – entre autres – au calcul de l'aide financière prévue de la part la Confédération et des cantons.

G. Mesures immédiates

Les groupes de travail peuvent recommander des mesures immédiates qui apportent, moyennant relativement peu de dépenses, d'importantes améliorations ponctuelles pour des groupes précis de handicapés. Par exemple :

- contraste optique des portes extérieures, au moins pour les boutons poussoir
- mesures pour les malvoyants (ouverture des portes d'un seul côté, marquage tactile des sorties des quais, lignes de sécurité)
- signalisation de compartiments avec priorité pour handicapés
- rampes mobiles et manuelles dans les véhicules surbaissés pour franchir les différences de hauteur ou la lacune horizontale.