

Audit de la mise en œuvre des mesures d'accès au transport ferroviaire pour personnes handicapées

Office fédéral des transports

L'essentiel en bref

Le mandat inscrit dans la loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand) pour la mise en œuvre de l'accès au transport ferroviaire est en vigueur depuis le 1^{er} janvier 2004. Le délai de mise en œuvre y est fixé à fin 2023. En Suisse, quelque 35 gestionnaires d'infrastructure sont chargés de l'exécution. Jusqu'à présent, l'accent a surtout été mis sur la rénovation totale des gares. Réalisés conformément au mandat légal, ces travaux apportent une amélioration qualitative pour tous les voyageurs.

Depuis 2004 jusqu'à la fin de l'année 2020, les fonds à disposition pour la mise en œuvre des aménagements dans les gares s'élevaient au total à 3,3 milliards de francs. Le financement des projets à partir de 2021 comprenant des mesures LHand¹ pour plusieurs milliards de francs n'est pas encore assuré. Entre-temps, des parties de ces projets sont financées sur la base de l'approbation de l'étape d'aménagement 2035. La part LHand de ces projets est difficile à délimiter.

La mise en œuvre de la LHand dans les gares prendra plus de temps que jusqu'en 2023

Une collecte de données sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la LHand au niveau de l'accès au transport ferroviaire lancée en 2016 par l'Office fédéral des transports (OFT) a montré que l'échéance de fin 2023 ne pourra pas être respectée. Sur cette base, les valeurs cibles suivantes doivent être atteintes à cette date: 75 % des gares doivent respecter les exigences de la LHand, 25 % des gares proposent des mesures de remplacement et 85 % des voyageurs se déplacent sans entraves et de manière autonome. Selon les concepts de mise en œuvre LHand élaborés en 2018 par les gestionnaires d'infrastructure, ces valeurs cibles ne seront pas atteintes, de peu, même avec des moyens financiers nécessaires.

Le Contrôle fédéral des finances (CDF) a recommandé à l'OFT de définir de manière contraignante, avec les gestionnaires d'infrastructure concernés, le contenu, le financement ainsi que les délais à partir de 2024 et de les communiquer périodiquement.

La proportionnalité établie par la LHand repose sur des données de projet mal documentées

La proportionnalité exigée par la loi est déterminée par les gestionnaires d'infrastructure selon une procédure uniforme à l'aide d'un outil informatique spécial. Les prescriptions obligatoires sont en vigueur depuis 2016. Pour la majorité des cas, le CDF n'a pas pu établir une correspondance entre les chiffres de l'outil et la documentation du projet. Ainsi, il considère que les résultats de l'évaluation de la proportionnalité ne sont pas fiables.

¹ Adaptations des gares par le biais de conventions de prestations (CP) et transformations des gares principales (nœuds ferroviaires) par le biais de conventions de mise en œuvre.

Le CDF a recommandé à l'OFT de déterminer, conjointement avec les gestionnaires d'infrastructure, des mesures appropriées susceptibles de garantir la qualité et la traçabilité de la pesée d'intérêts conformément à la LHand pour chaque projet de gare.

Le pilotage des mesures LHand s'effectue par le biais du controlling des conventions de prestations de l'infrastructure ferroviaire

En 2017, l'OFT a édicté une « Instruction de planification LHand » afin de pouvoir intervenir dans la planification de la mise en œuvre des gestionnaires d'infrastructure. Cette intervention devait se faire sur trois points : les concepts de mise en œuvre des gestionnaires d'infrastructure, une pesée d'intérêts uniforme pour évaluer la proportionnalité et d'un controlling ad hoc de l'office. À l'issue de l'élaboration des concepts de mise en œuvre par lesdits gestionnaires fin 2018, l'OFT a décidé de lier plus étroitement les instruments de pilotage mis en place aux instruments existants.

Cette solution évite les doublons. Il est difficile de savoir pourquoi une solution intégrale en matière de contrôle n'a pas été recherchée dès le départ.

Texte original en allemand