



POURCENTAGE D'ARRÊTS ACCESSIBLES

0% 100%

ARRÊTS DE BUS

Le quai de Pont-de-la-Morge vient d'être refait avec un quai rehaussé.

TOPOGRAPHIE

Dans les vallées, le problème de topographie, comme à Evolène, explique l'inaccessibilité.

QUAIS

Sur 2300 quais pour les bus en Valais, seuls 300 sont totalement accessibles.

TRAIN DEUX ÉTAGES

Dès le 15 décembre, le Valais n'aura plus que des trains grandes lignes à deux étages permettant l'accès de plain-pied. Aujourd'hui, il faut souvent un chariot élévateur, comme à Sion.

À Sion, la plupart des arrêts routiers sont accessibles, mais le conducteur doit sortir une rampe manuelle puis aider la personne en chaise roulante. HÉLOÏSE MARET ET SACHA BITTEL/A / MONTAGE: PÔLE CRÉATIF - ESH / SOURCE CARTE: CFF

300 arrêts de bus sur 2300 sont accessibles

MOBILITÉ Fin décembre 2023, tous les arrêts de bus et de trains suisses devaient être accessibles aux personnes handicapées. Ce n'est pas le cas en Valais. Des usagers à mobilité réduite racontent leurs galères.

PAR CHRISTINE.SAVIOZ@LENOUVELLISTE.CH

« Je ne m'attendais pas à ce qu'il y ait si peu d'arrêts de bus accessibles aujourd'hui en Valais. C'est vraiment une mauvaise surprise », s'exclame Maud Theler, députée socialiste et présidente de Forum Handicap Valais. A ce jour, sur les 2300 quais situés sur les routes cantonales et communales du Valais, seuls 300 sont accessibles aux personnes en situation de handicap. Cela représente un taux de 13%. Nonante autres arrêts sont en cours d'études. C'est la réponse que la parlementaire sédunoise a reçue du Conseil d'Etat à qui elle a demandé fin 2023 quand les arrêts de transports publics seraient conformes à la loi sur l'égalité pour les personnes handicapées (LHand) dans le canton. Des chiffres d'autant plus décevants que la loi donnait vingt ans aux propriétaires des infrastructures pour se mettre aux normes, soit jusqu'au 31 décembre 2023. « On voit qu'il n'y a eu aucune anticipation », regrette Maud Theler. Elle insiste sur l'importance des transports publics pour les personnes en situation de handicap. « Pour certaines, cela représente la seule possibilité de se déplacer, de sortir de chez elles, d'avoir des contacts sociaux. Ce n'est de loin pas un caprice. »

Complicé dans les vallées

Toutes ne disposent pas de voitures personnelles ou n'ont pas le permis. « Faire appel à un transport handicap privé coûte également plus cher qu'un transport public et ne peut pas répondre à toutes les demandes. »

Les arrêts inaccessibles concernent surtout ceux qui se trouvent dans les vallées en raison de la topographie des lieux et de l'utilisation de cars postaux non équipés d'un accès handicap. Christophe Vouillamoz, un Fullliérain paraplégique incomplet, confirme qu'en plaine « cela se passe presque toujours bien. Sur les hauteurs, c'est aléatoire. » Il s'est par exemple retrouvé en difficulté à Ovronnaz. « Le car n'était pas du tout adapté, avec trois marches pour entrer. » Le conducteur a alors refusé de l'embarquer, précisant qu'il aurait dû avertir la compagnie plusieurs heures auparavant. « Je n'ai pas eu le réflexe de téléphoner, ne sachant pas vraiment à quelle heure je voulais rentrer. » Plus tard, un autre conducteur a trouvé une solution en demandant à un passager de l'aider à porter Christophe Vouillamoz dans le véhicule. « En quelques minutes, j'étais à bord. De par mon expérience, cela dépend vraiment de la bonne volonté du chauffeur. »

Navettes disponibles depuis janvier

Les personnes en chaise roulante ne devraient cependant plus jamais se retrouver dans ces situations. Depuis le 1er janvier 2024, CarPostal organise des navettes en véhicule adapté disponibles à tous les arrêts de bus non accessibles – plus de 2000 en Valais. « Sur appel, ces transports emmènent les voyageurs à mobilité réduite jusqu'à l'arrêt adapté le plus proche. Les coûts sont portés par les propriétaires des arrêts », explique Katharina Merkle, porte-parole de CarPostal. Pendant le mois de jan-

vier, trente courses de substitution ont déjà été effectuées en Valais. L'utilisateur en situation de handicap doit cependant informer le Contact Center Handicap des CFF au moins deux heures à l'avance.



Il faut sans cesse tout prévoir, s'informer de l'accessibilité de tel ou tel endroit.

MAUD THELER
DÉPUTÉE SOCIALISTE ET PRÉSIDENTE DE FORUM HANDICAP VALAIS

Du côté du rail, l'accessibilité des quais en Valais est plus avancée, notamment dans les gares principales. « De ce point de vue, sur le réseau CFF, c'est un canton où la mise en œuvre est bien avancée par rapport aux autres », remarque Frédéric Revaz, porte-parole. Ce qui n'empêche pas des difficultés à surmonter, comme l'expérimente Maud Theler qui se rend souvent à Berne. Si les trains régionaux ont un plancher surbaissé permettant au passager d'entrer de plain-pied dans le véhicule, ce n'est pas le cas des trains grandes lignes. « Il y a trois marches hautes; il faut absolument un chariot élévateur pour pouvoir y entrer. »

Charge mentale lourde à porter

Seul hic, l'utilisateur doit appeler les CFF au moins une heure avant le départ, pour leur donner le lieu et

l'heure précise à laquelle il veut prendre le train. Une mesure parfois compliquée, raconte Maud Theler. « Les séances auxquelles j'assiste peuvent avoir du retard. C'est difficile d'anticiper à quelle heure précise je serai à la gare. » D'où une charge mentale parfois lourde à porter. « Il faut sans cesse tout prévoir, s'informer de l'accessibilité de tel ou tel endroit. » Des tâches qui se compliquent encore lors de correspondances à prendre. « Il faut calculer large. » Malgré tout, cela ne suffit pas toujours. Maud Theler en a fait l'expérience à Viège. Ce jour-là, le train devant la conduire à Berne avait quatorze minutes de retard. « Sur le quai, j'ai reçu un appel des CFF me demandant de prendre le train suivant, car le fait de devoir m'installer dans le chariot élévateur pour me permettre de rejoindre le wagon aurait aggravé le retard. » La Sédunoise est finalement arrivée à son rendez-vous bernois avec quarante-cinq minutes de retard. Interrogé sur cet exemple, Frédéric Revaz confirme que « le Call Center Handicap organise des relations alternatives lorsque des retards surviennent ». Ce qui arrive rarement, relativise-t-il en soulignant que 92,5% des trains CFF ont circulé à l'heure en 2023. Par ailleurs, dès le 15 décembre 2024, tous les trains grandes lignes du Valais seront pourvus de voitures duplex permettant l'accès de plain-pied. « Les personnes en situation de handicap pourront monter dans le train en toute autonomie », promet Frédéric Revaz.

3 QUESTIONS À...



FRANZ RUPPEN
CHEF DU DÉPARTEMENT DE LA MOBILITÉ

«Cela représente 300 millions d'investissement»

Que représente l'investissement des quais routiers à mettre aux normes?

Le coût moyen par quai routier est de 130 000 francs, soit 300 millions pour la partie routière. Le financement est à la charge des propriétaires des arrêts, soit le canton pour les routes cantonales, les communes pour les routes communales et la Confédération pour les routes nationales et l'infrastructure ferroviaire.

Dans quel délai l'Etat du Valais effectuera ces travaux?

L'assainissement de la totalité des arrêts s'étalera sur plusieurs années, en fonction des moyens financiers mais aussi des ressources humaines disponibles. Nous collaborons avec l'association Procap avec laquelle nous avons établi un système de priorisation des mises en conformité LHand. Les 350 arrêts les plus fréquentés du canton sont notre priorité et le travail est en cours.

Les cantons avaient vingt ans pour se mettre aux normes. Pourquoi tant de retard?

Cela est dû à la complexité technique, aux démarches administratives nécessaires, mais aussi aux investissements colossaux que cela représente. Les adaptations, pour respecter les contraintes normatives, appellent souvent des modifications d'emplacements, des expropriations ou des corrections routières afin d'intégrer ces nouveaux quais au bâti existant. En outre, de tels projets engendrent des mises à l'enquête publique qui peuvent faire l'objet d'oppositions de la part des riverains. Enfin, au niveau cantonal, les travaux nécessaires sont assurés uniquement par le budget ordinaire du Service de la mobilité déjà fortement sous pression et disposant de ressources humaines occupées à de nombreuses autres tâches.