

PLAINTÉ D'INCLUSION HANDICAP

Plainte contre les CFF, Bombardier et l'OFT concernant la licence d'exploitation provisoire des nouveaux trains Dosto pour le trafic longue distance

A l'attention de la Commission des transports et des télécommunications du Conseil national /
12.02.2018

Situation initiale

Inclusion Handicap a déposé une plainte contre la licence d'exploitation provisoire des nouveaux trains à deux étages Dosto pour le trafic à longue distance. Les trains ne sont pas utilisables de manière autonome pour de nombreuses personnes handicapées. La place de ces dernières dans la société est ainsi considérablement limitée. Cela porte atteinte à la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) et à la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées (CDPH). Inclusion Handicap n'a aucun intérêt à retarder la mise en place des nouveaux trains. Par contre, en tant que faïtière des organisations des personnes handicapées, il est de notre devoir et responsabilité d'agir pour l'élimination des défauts. Malheureusement, en raison d'une prise en compte insuffisante des problèmes, Inclusion Handicap ne peut recourir que par une plainte afin que les exigences légales soient dûment appliquées et que les personnes handicapées puissent utiliser au quotidien les trains de manière autonome.

Les points critiqués

Inclusion Handicap a déposé un total de 15 demandes légales dans sa plainte. Voici quelques exemples des défauts signalés:

- **Les voyageurs en chaise roulante ne peuvent pas quitter seuls le train**, l'inclinaison entre le train et le quai étant trop forte.
- **Les boutons d'ouverture des portes** du train ne peuvent pas être atteints par les voyageurs en chaise roulante en raison de leur positionnement.
- **Les mains courantes sont trop courtes dans les zones d'entrée et de sortie**: la main courante près de l'escalier ne conduit pas jusqu'à la porte. Cela représente un risque de sécurité pour, par exemple, les voyageurs aveugles.
- **Moniteurs trop lumineux**: les moniteurs des trains présentent une trop forte réverbération, les informations devenant partiellement illisibles. Ceci représente un grand problème particulièrement pour les personnes malentendantes qui, contrairement aux autres voyageurs, ne peuvent pas compter sur les annonces acoustiques faites par haut-parleurs.

Prise en compte insuffisantes des organisations des personnes handicapées

Inclusion Handicap s'engage afin que les personnes handicapées puissent utiliser de manière autonome les transports publics, comme l'exige la LHand. C'est pourquoi la faïtière des organisations de personnes handicapées tient énormément à une collaboration étroite et constructive avec les CFF. Les représentant(e)s des organisations de personnes handicapées siègent dans diverses commissions, comme le Comité consultatif handicap des CFF ou le Groupe d'experts du matériel roulant. Ils ont reçu dans ce cadre de la part des CFF des informations concernant le projet Dosto, comme l'indique clairement Inclusion Handicap dans sa plainte. Malheureusement, les représentant(e)s des organisations de personnes handicapées n'y sont pas suffisamment entendus, ce qui a rendu le dépôt de la plainte incontournable.

Ci-dessous quelques événements choisis, par ordre chronologique:

- En 2010, l'OFT approuve le **cahier des charges et les plans** des nouveaux trains. Les organisations de personnes handicapées font immédiatement valoir leur droit de recours conformément à la LHand. Inclusion Handicap s'en sert pour signaler les défauts qui ressortent du dossier et auxquels une solution ne peut être trouvée lors des discussions avec les CFF. **Les défauts qui font l'objet de la plainte actuelle ne pouvaient pas être déduits du cahier des charges et des plans.**



- En 2011 ont lieu **trois modifications des maquettes**. Une maquette n'est pas une « véritable voiture », mais une sorte de modèle. Les points actuellement relevés dans la plainte d'Inclusion Handicap ne faisaient pas l'objet de ces modifications; il n'était pas non plus possible de reconnaître ces points comme posant problème. Ainsi, par exemple, la zone d'accès était représentée par une construction en bois provisoire, et il n'y avait pas de moniteurs.
- Depuis 2014, les représentant(e)s des personnes handicapées ont exigé à plusieurs reprises au sein des commissions (Groupe d'experts du matériel roulant et Comité consultatif handicap des CFF) **une modification des voitures**, comme cela ressort des divers procès-verbaux des CFF. Une modification était exigée pour la construction du gros-œuvre de la première voiture. Ils ont ainsi pu signaler très tôt les éventuels problèmes, les points délicats et défis. Les CFF ont cependant toujours temporisé quant à ces remarques.
- Concernant le problème spécifique de **l'inclinaison trop forte de la rampe de la porte**: selon le procès-verbal d'une séance du Comité consultatif handicap de février 2014, on peut lire que les CFF indiquaient que l'inclinaison maximale serait de 8 pourcent. Cette inclinaison était déjà considérée comme problématique par les représentant(e)s des personnes handicapées, ce qui a été communiqué aux CFF. Les trains actuels présentent une inclinaison de 14 pourcent!
- La **modification** longuement demandée a finalement été réalisée le 22 décembre 2017 - après la construction de plusieurs trains et après que l'OFT ait accordé la licence d'exploitation provisoire. Le vendredi 12 janvier 2018, vers 18h00, les CFF communiquaient à Inclusion Handicap que les défauts qui avaient été constatés lors de la modification ne seraient pas corrigés. Le délai de recours expirait le lundi 15 janvier 2018.

Inclusion Handicap, face à ces événements, n'avait plus d'autre choix que de déposer une plainte, les trains ne répondant pas aux exigences de la LHand. Il faut souligner que les représentant(e)s des personnes handicapées se sont engagés dès le départ dans le projet Dosto dans le cadre des commissions y relatives et y ont participé à chaque moment autant que possible. Nous regrettons que les observations qui auraient permis la mise en œuvre des droits des personnes handicapées aient été ignorées et qu'ainsi la prise en compte des représentant(e)s des personnes handicapées par les CFF n'a pas été suffisante concernant les points soulevés. Nous regrettons les retards et les coûts additionnels occasionnés; ces derniers relèvent cependant de la responsabilité des CFF et de Bombardier.

La responsabilité d'une mise en œuvre correcte de la LHand revient aux CFF et à Bombardier. Le législateur a accordé le droit de recours aux organisations de personnes handicapées afin que ces dernières puissent déposer plainte lorsque les prescriptions légales ne sont pas remplies. Après un examen minutieux de la situation, Inclusion Handicap s'est vu forcé d'en faire usage.

Les médias ont occasionnellement signalé que les **trains ne pourront pas circuler à l'étranger** si Inclusion Handicap obtient satisfaction auprès du Tribunal administratif fédéral. A cet égard, les points suivants seront défendus: la possibilité pour les personnes en chaise roulante de descendre du train de manière autonome, d'une part, et l'utilisation des trains à l'étranger, d'autre part, ne s'excluent nullement. Les deux buts sont poursuivis dès le début et des solutions techniques doivent être développées à cet égard. Les CFF et Bombardier ont la responsabilité d'exploiter les possibilités techniques.

Suite de la procédure

La présidente d'Inclusion Handicap et conseillère aux États Pascale Bruderer a proposé par courrier daté du 5.2.2018 au CEO des CFF, Andreas Meyer, qu'Inclusion Handicap retirerait sa plainte si les CFF s'engageaient à remédier aux défauts constatés. On pourrait éviter ainsi que la mise en service des nouveaux trains soit retardée.

Inclusion Handicap continuera à s'engager pour la mise en œuvre des exigences légales de la LHand et de la CDPH. Afin que cela puisse être fait de manière efficace et ciblée, la faïtière des organisations d'handicapés souhaite tout comme avant pouvoir collaborer de façon étroite et constructive tant avec les CFF qu'avec les autres entreprises de transport.