

Question écrite N° 3594

91% des arrêts de transports publics jurassiens pas adaptés aux personnes à mobilité réduite, quid ?
Leïla Hanini (PS)

Réponse du Gouvernement

Dans le canton du Jura comme partout en Suisse, la mise en œuvre de la LHand est un sujet en travail depuis de nombreuses années.

Dans le domaine ferroviaire, le canton du Jura a joué un rôle de pionnier il y a bientôt 20 ans en cofinçant jusqu'à 60%, voire 80%, de la mise en conformité de certaines gares RER entre Delémont et Porrentruy. En 2006, le canton du Jura a été le premier canton romand à introduire des trains à plancher bas. Les investissements consentis par anticipation ont permis d'en faire bénéficier immédiatement l'ensemble des voyageurs, en situation de handicap ou non.

Actuellement, deux gares régionales CFF (Boncourt et Courtemaîche) restent à mettre en conformité. Elles le seront en 2025 / 2026. Sur le réseau CJ, l'assainissement de la ligne Porrentruy-Bonfol sera achevé à fin 2024. Sur le réseau des Franches-Montagnes, sur les 31 gares CJ, des solutions de remplacement par navette routière ont été retenues pour 6 gares (La Large journée, le Boéchet, Bollement, La Combe Tabeillon, Le Pied-d'Or, La Chaux-des-Breuleux), la proportionnalité de l'investissement étant insuffisante. Les autres gares ont été adaptées ou sont en cours d'adaptation.

Dans le domaine des bus, la situation est plus complexe, mais heureusement beaucoup moins dramatique que ne le laissent supposer les chiffres publiés par la RTS qui proviennent de la base de donnée officielle des arrêts établie au niveau suisse. Tous les bus circulant dans le canton du Jura sont en conformités avec la LHand, à savoir munis d'un plancher bas et équipés d'une rampe amovible. Cela était d'ailleurs une exigence du cahier des charges de la mise au concours des lignes de bus jurassiennes qui s'est concrétisée en 2022. Tous les véhicules sont en outre équipés d'un système d'agenouillement (« kneeling ») facilitant encore l'accès aux véhicules pour les voyageurs.

Concernant l'aménagement des arrêts de bus, l'intérêt de les améliorer va bien au-delà de la mise en conformité LHand : confort d'utilisation, gains d'exploitation avec une meilleure insertion dans le trafic, embarquements/débarquements facilités pour tous les voyageurs, réduction du temps d'arrêt. Aussi, dès l'arrivée des premiers véhicules à plancher bas, le canton du Jura a appliqué une démarche pragmatique en recommandant l'aménagement d'au moins un arrêt conforme à la LHand par localité, en tenant compte de chaque opportunité qui se présente, lorsque cela est raisonnablement réalisable. Aussi, les arrêts de bus ont, depuis plusieurs années, été progressivement améliorés en particulier dans le cadre de la réalisation de projets routiers (traversées de localités notamment, travaux de voirie, aménagements de trottoirs).

Depuis 2022, CarPostal est l'unique exploitant de toutes les lignes de bus desservant le territoire du canton du Jura. Un recensement a été effectué sur l'ensemble du réseau MOBIJU. Début 2023, le répertoire des arrêts a montré que la quasi-totalité des arrêts, hormis quelques rares exceptions, étaient accessibles aux fauteuils roulants, au besoin avec l'assistance du chauffeur. Ce premier recensement reflétait la réalité de la pratique. Or, à fin août 2023, le recensement a été actualisé par l'entreprise en tenant compte non plus de la pratique, mais des critères normatifs fixés par la Confédération et qui doivent être respectés pour que les arrêts soient officiellement déclarés comme accessibles aux fauteuils roulant. Cela a dès lors changé assez fondamentalement la catégorisation des arrêts dans le Jura, sans que la situation ni la pratique sur le terrain se soient modifiées.

Ainsi, par exemple, si la rampe amovible d'un bus est posée sur une surface qui n'est pas surélevée d'au moins 10 centimètres, CarPostal qualifie l'arrêt, dès août 2023, comme non accessible aux fauteuils roulant en raison de la pente de la rampe. Or, la pratique appliquée depuis plusieurs années montre qu'avec l'aide du chauffeur si nécessaire, l'arrêt est tout à fait accessible. Avec une telle requalification, le canton du Jura est passé brutalement d'une quasi-totalité d'arrêts accessibles, au besoin avec assistance du chauffeur, à 57% considérés comme non utilisables pour les personnes en fauteuil roulant.

Il y a encore loin jusqu'au 91% d'arrêts qui seraient inutilisables comme rapporté par la RTS. D'où provient une telle différence ? Selon les investigations effectuées par le Canton du Jura, elle provient pour l'essentiel de la mesure des dégagements latéraux nécessaires pour l'embarquement et le débarquement des fauteuils roulant. Les dégagements minimaux ont été fixés à 2.30 mètres pour les trottoirs qui ont une hauteur inférieure à 20 centimètres. De tels dégagements sont constructivement difficiles à atteindre et si l'espace indiqué n'est pas disponible, l'arrêt est considéré dans le système comme non accessible aux fauteuils roulant. Cela, encore une fois, alors que la pratique a montré et montre encore aujourd'hui que l'embarquement reste possible en pratique dans la très grande majorité des cas avec des dégagements latéraux inférieurs à 2.30 mètres. En fait, ces normes ont été établies en considérant les manœuvres d'une chaise roulante électrique avec moteur à l'avant. De nombreux arrêts deviennent dès lors aussi affichés comme inaccessibles alors qu'ils le seraient avec l'aide du chauffeur pour les fauteuils roulant, électriques ou non, mais sans moteur à l'avant.

En résumé, il s'agit d'une situation un peu surréaliste. Alors que l'aide à l'embarquement a pu être pratiquée jusqu'à présent grâce aux rampes amovibles et à l'assistance des chauffeurs sur la très grande majorité des arrêts, l'entrée en vigueur de la LHand et le référencement officiel des arrêts invitent les voyageurs concernés à renoncer à un déplacement avec les transports publics par bus et à réserver une alternative par navette en raison d'une application très stricte des critères normatifs utilisés pour définir l'accessibilité des arrêts dans les systèmes d'information voyageurs en ligne.

Autre exemple, le cas de la gare CFF de Courtételle où la distance entre le train et le quai est, à un endroit, trop importante de quelques centimètres, ce qui conduit à déclarer la gare comme non accessible alors qu'en pratique elle l'est manifestement. Dès 2025, le secteur non accessible sera mentionné et la gare sera à nouveau globalement accessible dans la base de données.

A noter qu'à ce stade de l'analyse, et après avoir échangé avec d'autres cantons, il apparaîtrait que toutes les entreprises de transports par bus n'appliquent pas les critères aussi strictement que CarPostal, mais documentent la base de données en tenant compte de la réalité du terrain. Comme CarPostal est le seul exploitant par bus du canton du Jura, il ne peut être tenu compte, comme dans d'autres cantons, d'appréciations plus pragmatiques faites par d'autres exploitants de bus.

Cela dit, fort heureusement, la pratique aux arrêts n'a pas été modifiée pour autant. Les voyageurs continuent de pouvoir bénéficier de l'assistance des chauffeurs et des rampes amovibles dont les bus ont été équipés pour répondre à la LHand. Cela a été confirmé par l'entreprise.

Le Canton du Jura ne peut pas accepter que la base de données officielle des arrêts donne une mauvaise information aux personnes en situation de handicap en les orientant quasi systématiquement sur des solutions de remplacement comme des bus navettes. A terme, cela pourrait même finalement décourager les voyageurs concernés à utiliser les transports publics, ce qui irait totalement à l'encontre de la volonté du législateur lors de l'élaboration de la base légale de 2004. Des échanges intercantonaux ont d'ores et déjà lieu pour assurer le suivi de la mise en œuvre de la LHand, en particulier sur les réseaux de bus.

Aux questions posées, le Gouvernement répond comme suit.

1. Comment le Gouvernement explique-t-il que seuls 9% des arrêts de transports publics sont accessibles aux personnes à mobilité réduite et pour quelles raisons le délai fixé par la Lhand à 2023 n'a-t-il pas été respecté ?

Comme expliqué plus haut, ce chiffre découle d'une application très stricte de critères normatifs par l'entreprise CarPostal sans tenir compte de la réalité du terrain. Dans les faits, la quasi-totalité du réseau de bus jurassiens est accessible grâce aux véhicules à plancher bas équipés de rampes amovibles et avec l'assistance du chauffeur en cas de nécessité. Cela était déjà le cas depuis plusieurs années.

2. Dans le cas où les arrêts ne sont pas accessibles, existe-t-il toujours des alternatives pour l'ensemble du réseau jurassien (rampes, bus navette...)?

Tous les bus circulant sur les lignes jurassiennes sont équipés de rampes. Un service de bus navette existe et a été mis en place au niveau suisse par les entreprises qui sont chargées de sa mise en œuvre et de la communication aux voyageurs. L'utilisation de bus navette est disponible mais n'est en principe pas nécessaire sur le réseau jurassien, pour les raisons expliquées plus haut, ni recommandée car très contraignante en terme de réservation. A signaler qu'aucune demande n'a encore été émise dans le Canton du Jura jusqu'à début mars et très peu en Suisse.

3. Le Gouvernement estime-t-il que les personnes en situation de handicap sont suffisamment informées des solutions et alternatives qui s'offrent à elles lorsque les arrêts ne sont pas adaptés dans le canton ?

Toutes les informations ont été intégrées dans les systèmes d'information et de vente par les entreprises de transport. Il s'agit d'ailleurs d'une exigence de la Confédération. Il doit être clairement dit que la documentation nationale actuelle des arrêts ne reflète pas la réalité de l'accessibilité des bus dans le canton du Jura. Une solution est encore cherchée pour corriger cette situation.

4. Concernant particulièrement le réseau des CFF :

a. Selon des communes jurassiennes, la base de données des CFF sensée indiquer les arrêts accessibles n'est pas à jour, pourquoi ?

La base de données de gares CFF est à jour. Celle des arrêts de bus l'est également. C'est son interprétation qui pose problème comme expliqué ci-dessus.

b. Le Gouvernement estime-t-il acceptable que notre Canton soit concerné par la problématique de l'information donnée par les horaires des CFF sur l'accessibilité des quais que les personnes en situation de handicap doivent aller vérifier sur place ? Dans la négative, pense-t-il entrer en contact avec les CFF pour trouver une solution dans les meilleurs délais ?

Voir réponse au point 3. Les informations concernant l'accessibilité aux trains sont données pour les trajets consultés dans les systèmes en ligne. Si l'accès à un train nécessite par exemple la réservation d'une nacelle, les informations nécessaires sont indiquées pour le parcours souhaité et les gares concernées.

5. Comment le Gouvernement entend-il appliquer la loi et dans quels délais ?

Pour le Gouvernement, la loi est respectée dans le sens où le transport est assuré pour tous les voyageurs, quel que soit leur niveau d'autonomie. L'offre de transports est accessible avec les bus équipés et l'assistance des chauffeurs. Le Gouvernement encourage les voyageurs concernés à continuer d'utiliser ces possibilités. Pour ne prêter personne à ce stade, le système de réservation d'un service auxiliaire (navette) a été laissé ouvert pour l'instant à tous les arrêts considérés à tort comme inaccessibles et il a été recommandé aux communes d'en faire de même. Chaque cas qui se présentera fera l'objet d'une analyse avec l'entreprise et les propriétaires concernés pour vérifier, d'une part, la situation réelle de chaque arrêt concerné et, d'autre part, évaluer la solution la plus proportionnée entre une réfection complète (ou un déplacement), une réfection partielle ou encore le maintien d'une solution de remplacement.

Delémont, le 9 avril 2024

A handwritten signature in black ink, consisting of stylized initials and a surname, likely 'J.B. Maître'.

Certifié conforme par le chancelier d'Etat
Jean-Baptiste Maître