Chère lectrice, cher lecteur,

Les déplacements en transports publics ne vont pas encore de soi pour les personnes aveugles et malvoyantes. De nombreux arrêts sont encore insuffisamment adaptés aux besoins spécifiques de notre groupe cible. La FSA a maintenant produit un guide utile pour permettre aux autorités responsables d'adapter plus facilement les arrêts, afin de les rendre accessibles aux personnes qui ont une déficience visuelle. Le Parlement fédéral nous a fait part d'une autre réussite: bientôt, une carte de légitimation sera délivrée automatiquement aux personnes recevant des allocations pour impotent. Vous pouvez trouver ceci et davantage dans ce Newsticker de la FSA. Nous vous en souhaitons une lecture intéressante.

Votre équipe de la Défense des intérêts de la FSA

# Transports publics

## Des arrêts sans obstacles – également pour les personnes qui ont une déficience visuelle

Malheureusement, nous rencontrons souvent des arrêts de transports publics qui ne répondent pas à nos besoins. Les ajustements nécessaires visant à les optimiser pour notre groupe de handicap sont souvent relativement simples, peu coûteux et peuvent être réalisés rapidement.

En excellente coopération avec l'Union des transports publics (UTP), la FSA a maintenant élaboré un guide qui résume nos exigences en matière de conception des arrêts de transports publics à l’usage des personnes aveugles et malvoyantes. Sur 18 pages, partiellement illustrées par des images, il décrit les aspects à prendre en compte pour l'orientation, la sécurité, la visibilité, la tactilité, la lisibilité, l'éclairage, la facilité d'utilisation et de repérage. Le guide ne cite aucune loi ou norme, mais attire l'attention sur celles-ci et explique où les trouver. Il recommande également que les sociétés de transports publics fassent appel non seulement à des experts de la construction mais aussi à des experts dans le domaine de la cécité et de la déficience visuelle lors de la planification ou de la transformation des arrêts de TP. Ce guide s'adresse aux entreprises de transports publics, aux autorités compétentes des cantons et des communes et à tous les autres acteurs impliqués dans la promotion de l'accessibilité totale et autonome des arrêts de transports publics. Vous trouverez le guide en format PDF en allemand et en français sur le site de l’UTP ainsi que sur le site de la Défense des intérêts de la FSA, sous les liens suivants:

* Allemand: [Leitfaden Barrierefreie ÖV-Haltestellen](https://sbv-fsa.ch/sites/default/files/2020-09/Leitfaden_Hindernisfreie_OV-Haltestellen.pdf)
* Français: [Guide Arrêts de TP sans obstacles](https://sbv-fsa.ch/sites/default/files/2020-09/Guide_Arrets_de_TP_sans_obstacles.pdf).

## Quand les transports publics deviendront-ils accessibles? Le Conseil fédéral veut faire le point

On estime que 90% des arrêts de bus ne sont pas accessibles sans obstacles aux personnes handicapées, même si la loi exige des transports publics pouvant être utilisés de manière autonome d'ici à la fin 2023. Le Conseil fédéral a maintenant l'intention de présenter un bilan de la situation. Il recommande d’adopter le postulat du conseiller national Mathias Reynard à cet effet.

Cette initiative s'inscrit dans une problématique qui a été longtemps critiquée par Inclusion Handicap: les autorités et les entreprises de transport ont attendu beaucoup trop longtemps, car la loi sur l'égalité des personnes handicapées (LHand) est en vigueur depuis 2003. Le délai expire à la fin de l'année 2023. Il est très probable que cette loi ne sera pas respectée et que les personnes handicapées ne pourront toujours pas utiliser les transports publics de manière indépendante.

Le postulat de Monsieur Reynard exige un examen complet de l'état de mise en œuvre de la LHand dans le domaine des transports publics. Le Conseil fédéral devrait identifier les lacunes et présenter un calendrier pour y remédier le plus rapidement possible.

# Sécurité routière

## Enfants à vélo sur les trottoirs: approbation d'une campagne de sensibilisation

La FSA est intervenue à plusieurs reprises auprès du Conseil fédéral, lorsqu'elle a appris que ce dernier autoriserait les enfants jusqu'à l’âge de 12 ans à rouler sur le trottoir à partir du 1er janvier 2021. Nous avons averti que cette révision créerait des dangers supplémentaires, en particulier pour les personnes aveugles et malvoyantes. Le Conseil Fédéral en était parfaitement conscient. Preuve en est sa demande au Fonds de la sécurité routière, avant même l’entrée en vigueur de la nouvelle réglementation, de promouvoir une campagne de sensibilisation sensée minimiser les risques qu'elle allait créer.

Ceci dit, la campagne, pilotée par Mobilité piétonne et Vélo Suisse, poursuivra deux objectifs: le premier sera d'informer sur les changements de l'art. 41 alinéa 4 de l'ordonnance sur les règles de la circulation routière. Le texte de l'article lui-même explique clairement ce qui est désormais autorisé et ce qui sera interdit, les comportements acceptables et ceux qui ne le sont pas:

Art. 41, al. 4

En l’absence de piste cyclable ou de bande cyclable, les enfants jusqu’à l’âge de douze ans peuvent circuler à vélo sur les chemins pour piétons et les trottoirs. Ils doivent adapter leur vitesse et leur conduite aux circonstances. Ils doivent notamment faire preuve d’égards envers les piétons et leur laisser la priorité.

Son deuxième but sera d'inviter les groupes cibles à faire preuve de considération mutuelle. Son slogan sera d'ailleurs: sois prévenant! La campagne mettra l'accent sur les enfants scolarisés de 9 à 12 ans. Elle se fera en collaboration avec les policiers instructeurs de la circulation. Les règles enseignées seront disponibles sous forme numérique et analogique, mais aussi expliquées par des affiches et des posters.

Du point de vue de la FSA, il aurait certainement été préférable que ce changement n'ait pas été introduit. Nous espérons maintenant que la campagne de sensibilisation influencera réellement les enfants à la conduite prévenante et réduira ainsi quelque peu le danger imminent.

# Politique (sociale)

## Octroi d'une carte de légitimation lors de la perception de l'allocation pour impotent

Le Conseil fédéral et le Conseil national ont adopté une motion du conseiller national Christian Lohr demandant l’octroi automatique d'une carte de légitimation pour les personnes bénéficiant de l'allocation pour impotent. Le conseiller national Lohr justifie sa proposition en déclarant que cela facilitera l'aide privée aux personnes handicapées et permettra d'atteindre l'égalité entre les personnes ayant une rente AI et celles ayant une allocation pour impotent. La proposition va maintenant être portée devant le Conseil des États.

Les cartes de légitimation certifiant un handicap ont deux significations dans la pratique: tout d'abord, les institutions privées accordent des concessions sur présentation; deuxièmement, dans le cas des personnes qui n'ont pas de handicap visible (par exemple l'autisme), la carte peut être importante pour prouver l'existence d'un handicap.

À l'origine, il n'y avait que la carte AI, qui n'était envoyée automatiquement qu'aux adultes titulaires d'une rente AI. Depuis quelques années, les personnes bénéficiaires des allocations pour impotent reçoivent également une carte AI, mais uniquement sur demande explicite. La motion déposée par le conseiller national Lohr vise, d'une part, à garantir que l’octroi de la carte soit automatique; d'autre part, elle apporte également les éclaircissements nécessaires et urgents pour les rentiers de l'AVS, qui aujourd'hui sont souvent laissés sans justificatif après avoir atteint l'âge de la retraite de l’AVS, parce que l'AI se déclare ne pas être responsable de cette tranche d'âge. Le nouveau règlement revêt également une importance particulière pour les enfants qui ne peuvent recevoir aucune autre forme de justification de l'AI. Pour les adultes, la carte de légitimation ne sera délivrée automatiquement que si une rente AI n'a pas été confirmée en même temps.

# Dans les régions

## Une ville en mutation

Par Claudia Tschudi, Défense des intérêts de la Section grisonne.

Les marquages des points d’embarquement aux arrêts de bus sont très importants pour nous tous. Les générations plus âgées bénéficient également de ces aides dans la vie quotidienne. Par exemple, tout le monde sait que la porte d'entrée du bus s'ouvre au niveau des marquages correspondants et que la personne qui a une déficience visuelle peut entrer en contact direct avec le conducteur. Mais ce ne sont pas seulement les marquages du point d’embarquement qui font partie du nouveau paysage urbain de Coire, aussi autour de sa gare; beaucoup de choses ont été réalisées pour les personnes aveugles et malvoyantes. Les nouvelles lignes de guidage nous conduisent de la gare à la vieille ville ainsi qu'aux quartiers environnants. En outre, les bordures d'arrêt et en partie les passages à niveau ont été marqués. La prise de conscience des personnes malvoyantes et aveugles est devenue tangible dans cette ville.

À Coire, il existe un groupe de projet «Orientation et locomotion dans l'espace urbain pour les personnes handicapées». Ce groupe se réunit une ou deux fois par an. Il y a deux ans, j'ai été autorisée à siéger dans cette commission. En collaboration avec la police municipale, le bureau des travaux publics de la ville de Coire, les différentes organisations pour les personnes handicapées et le système de transports publics, des solutions constructives sont recherchées. Cet échange est très important, pour que les besoins de tous puissent être pris en compte.

Dans la ville de Coire, on trouve maintenant aussi des «petits bancs pour la causette» destinés aux personnes solitaires ou extraverties. Tous ceux qui souhaitent parler et échanger des idées peuvent s'y installer. Parfois, des merveilleuses conversations surgissent et vous pouvez en même temps profiter de l'air fantastique des montagnes des Grisons.

# Divers

## Inclusion Handicap: Verena Kuonen et Maya Graf élues coprésidentes

Les délégués d'Inclusion Handicap ont élu à l'unanimité Maya Graf (Verts / BL), membre du Conseil des États, et la présidente sortante Verena Kuonen en tant que co-présidentes. «Je suis extrêmement satisfaite de ce vote», déclare Maya Graf. «C'est une incitation à continuer à travailler avec un engagement total pour l'égalité des droits des personnes handicapées. Après l'élection, la membre du Conseil des États a déclaré que sous sa direction, Inclusion Handicap se battrait plus que jamais pour une société inclusive et pour la vie autodéterminée des personnes handicapées.

Maya Graf entre en fonction avec la présidente sortante, Verena Kuonen. Cette dernière, pour sa part, a occupé des postes de haut niveau depuis la réorganisation de l'organisation faîtière en 2015: d'abord comme vice-présidente, puis, depuis l'année dernière, comme présidente, lorsqu'elle a succédé à Pascale Bruderer, qui avait démissionné. Elle va maintenant former un tandem avec Maya Graf à la tête d'Inclusion Handicap. «Je suis ravie de diriger Inclusion Handicap avec une politicienne aussi expérimentée et engagée que Maya Graf», déclare Verena Kuonen. «Ma motivation, mon engagement et mon énergie pour représenter les personnes handicapées sont intacts. Pour la coprésidence de notre organisation, une personne handicapée et une personne non handicapée se complètent de manière idéale en tandem».

Meilleures salutations

Martin Abele – Daniela Moser – Joël Favre – Olivier Maridor

Défense des intérêts

T 031 390 88 33 | defensedesinterets@sbv-fsa.ch

**Fédération suisse des aveugles et malvoyants FSA**

Secrétariat général, Könizstrasse 23, case postale, 3001 Berne

[sbv-fsa.ch](http://www.sbv-fsa.ch/) | [facebook](https://www.facebook.com/sbv.fsa/)

La FSA est titulaire du label de qualité Zewo