

# L'exception de Sion sous les étoiles

**POLÉMIQUE** La politique des mesures d'accès pour les personnes à mobilité réduite est différente dans les autres festivals.

PAR ESTELLE.BAUR@LENOUVELLISTE.CH

«On parle d'interdire l'accès des chaises roulantes au milieu des gens, sur la pelouse.» Michael Drieberg, organisateur de Sion sous les étoiles, précise les raisons du refoulement d'une douzaine de festivaliers en situation de handicap: «Personne n'oserait ouvrir un site si, éparpillés sur la pelouse, on avait des blocs rigides d'un mètre de haut qui pèsent 200 kg.» Objet de vives critiques ce début de semaine, le festival fait figure d'exception en la matière, selon notre enquête.

Pour son organisateur, la véritable nature du débat consiste «à ne pas mélanger sensibilité et sécurité. On doit gérer la sécurité du public et le confort des personnes en chaise roulante. C'est la raison pour laquelle on construit des plates-formes pour les handicapés.» A Sion sous les étoiles, la capacité des plates-formes définit le nombre de billets à disposition des personnes à mobilité réduite. Celles-ci doivent par ailleurs être accompagnées et c'est l'accompagnant qui paie l'unique billet d'entrée. Une politique d'accueil qui diffère des autres festivals.

## Etre libre d'aller où l'on veut

Philippe Gex, directeur de la Maison Terre des hommes Valais, propose, dans le cadre du festival homonyme, «un système de plates-formes sans contrainte. Les personnes à mobilité



**Paléo est peut-être plus laxiste, parce qu'il a des hectares de terrains. Chez nous, s'il y a une évacuation, tout le monde va dans le même sens.»**

MICHAEL DRIEBERG  
ORGANISATEUR DE SION SOUS LES ÉTOILES

réduite peuvent y réserver leurs places, mais elles peuvent aussi aller sur la pelouse.» Lionel Martin, directeur et programmateur du Tohu-Bohu, autorise l'accès partout dans son enceinte: «Il n'y a pas d'estrade pour les personnes en chaise roulante, mais un espace naturel, surélevé.» Dave Vuissoz, responsable de l'accueil et de la sécurité de Week-end au bord de l'eau, explique qu'ils mettent «également à disposition une petite estrade devant la scène d'une capacité d'une quinzaine de personnes environ, sans réservation, libre d'accès, mais uniquement si ces personnes le souhaitent.»

Il s'agit là de petites structures, comme nous l'explique Silvio Caldeleri, président du Sierre Blues Festival: «Je comprends le souci de sécurité, c'est la raison pour laquelle nous demandons que les personnes s'annon-



Le 13 juillet 2019, des personnes à mobilité réduite manifestent leur mécontentement concernant leur interdiction d'entrer dans le festival Sion sous les étoiles. GABRIEL MONNET

cent; cela nous permet de les recevoir dans les meilleures conditions, en proposant un podium plus grand. Nous disposons d'une estrade pour celles à mobilité réduite, dans le cadre des grands concerts. Ce n'est donc pas systématique. Elles ont, autrement, accès à la pelouse. Le terrain est légèrement en pente, mais ça ne pose aucun problème.»

## Taille de la manifestation

Pour le Sierre Blues, il s'agit surtout d'une question d'ampleur du festival: «On n'a pas 15 000 personnes qui arrivent chaque soir. Nous avons des habitués avec qui nous travaillons. Des copains qui sont dans des chaises et qui nous font des retours sur les choses à mettre en place.»

A ce titre, Michael Drieberg a par ailleurs précisé que l'organisation de Sion sous les étoiles allait réfléchir à une augmentation des capacités de ses plates-formes d'accueil pour les prochaines éditions. «Paléo est peut-être plus laxiste, parce qu'il a des hectares de terrains. Chez nous, s'il y a une évacuation, tout le monde va dans le même sens», affirme-t-il. «Avoir des

## «Ce qui a été fait n'est pas conforme à la Convention de l'ONU»

La loi fédérale sur l'inégalité pour les handicapés (LHand) stipule que «les particuliers qui fournissent des prestations au public ne doivent pas traiter une personne handicapée de façon discriminatoire du fait de son handicap» (art. 6). Pour Inclusion Handicap en la personne de l'un de ses spécialistes de l'égalité, Me Cyril Mizrahi, «la jurisprudence du Tribunal fédéral de 2012 sur la LHand est trop restrictive, mais, quand M. Drieberg parle de personnes en les qualifiant de «chaises», il a une vision quasi ségrégationniste et donc pour ainsi dire illégale même selon cette approche. Quoi qu'il en soit, il faut se référer aux art. 2 et 5 de la Convention de l'ONU relative aux droits des personnes handicapées, ratifiée par la Suisse en 2014, qui nous donnent une vision beaucoup plus large de la définition de discrimination. Selon nous, ce qui a été fait à Sion n'est clairement pas conforme à cette Convention.»

chaises dans ce flux de personnes, c'est impensable.» Michèle Müller, attachée de presse du Paléo, confirme: «La gestion diffère selon l'aménagement du terrain. Nous sommes sur un champ; en cas d'évacuation, il y a des sorties partout.»

A l'Openair Gampel, «c'est l'accompagnant qui prend la responsabilité d'évacuer la personne en chaise rou-

lante, raison pour laquelle son entrée est gratuite», précise Olivier Imboden, responsable de communication. On constate alors une nouvelle différence notable entre Sion sous les étoiles et les autres manifestations musicales: le billet est d'ordinaire offert à la personne accompagnante et non à celle en situation de handicap, comme c'est le cas du festival séduinois.

## LA CHRONIQUE DE LA MOBILITÉ

# Ponctualité: la fin d'un symbole?



ALAIN BARBEY  
directeur régional des CFF  
en Suisse romande

Lors de chacune de mes discussions sur les CFF, que ce soit lors d'interviews ou dans le cadre privé, la question de la ponctualité s'impose. Les trains sont-ils vraiment plus en retard qu'auparavant ou s'agit-il d'une impression? La réalité se situe entre les deux.

Pourquoi en parle-t-on autant? Tout d'abord, parce que les Suissesses et les Suisses voyagent toujours plus et n'hésitent plus à partager leurs expériences, et le plus souvent celles qui sont irritantes. D'autre part, les informations de l'entreprise sont désormais disponibles en open data sur internet.

Les Suisses sont exigeants et ponctuels. L'industrie horlogère, la mécanique de précision, l'arrivée à l'heure des trains en gares ont notamment contribué à inscrire la ponctualité dans notre

ADN et à en faire un symbole hérité. Alors que nos voisins commencent à calculer le retard des trains dès cinq minutes, voire quinze minutes de retard, les CFF le font dès trois minutes. En comparaison européenne, voire internationale, la ponctualité suisse

**Si la Suisse demeure le modèle ferroviaire le plus performant du monde, le système arrive à saturation.**

peut être largement saluée. Reste qu'à l'aune de notre critère exigeant des trois minutes, dans les faits, trop de trains arrivent en retard et nos clients ne sont pas satisfaits. Nous n'atteignons pas nos objectifs et cela nous incite à

tout mettre en œuvre pour nous améliorer en continu.

Si la Suisse demeure le modèle ferroviaire le plus performant du monde, le système arrive à saturation. La croissance du nombre de clients s'est fortement accélérée ces dernières années. Pour y répondre, nous avons régulièrement ajouté des trains sur un réseau déjà très chargé. N'oublions pas que, contrairement au Japon, par exemple, nos trains grandes lignes ne bénéficient pas d'une infrastructure dédiée: sur les mêmes voies circulent les trains fret à 60-80 km/h, les trains régionaux s'arrêtant en chaque gare, les RegioExpress (RE) effectuant de nombreux arrêts, les InterRegio (IR) plus rapides mais avec quelques arrêts de plus que InterCity. Sans compter le trafic international dont l'objectif est bien évidemment d'être le plus performant en temps,

plus respectueux de l'environnement, plus attractif en termes de prix que la concurrence (avions, bus, covoiturage). Le moindre petit grain de sable dans ce maillage dense peut provoquer des retards en cascade.

En outre, sollicité à l'extrême, notre réseau exige d'être entretenu et modernisé. Si, grâce au système suisse et au Fonds d'infrastructure ferroviaire, le financement est assuré, la gageure reste de mener ces travaux en parallèle à la circulation des trains. Ce qui implique de nombreuses restrictions qui complexifient fortement, là encore, la gestion du trafic.

Alors quelles solutions? Un grand nombre de mesures sont mises en place par rapport à la gestion des chantiers ou à l'entretien du matériel roulant, par

exemple. On perçoit déjà des améliorations. Il faudra ces prochaines années s'appuyer à la fois sur les évolutions de la numérisation qui permettront une gestion automatisée et plus fine du trafic, avec un intervalle plus court entre les trains tout en disposant de matériel roulant plus capacitaire et plus rapide. Nous devons également mieux anticiper et gérer les impondérables (météo, incidents) et améliorer l'information à nos voyageurs. Sur ce dernier point, un gros travail reste à faire mais ici aussi la numérisation et le développement d'applications toujours plus instinctives et personnalisées aux besoins de chacun sont incontournables. De beaux défis à relever pour que la ponctualité suisse reste une de nos cartes de visite.

SE DÉPLACER EN VALAIS  
TOUS LES ARTICLES  
DE NOTRE THÉMATIQUE SUR  
[CLIMAT.LENOUVELLISTE.CH](http://CLIMAT.LENOUVELLISTE.CH)