

**Zeitschrift:** Rapport de gestion / Chemins de fer fédéraux suisses

**Herausgeber:** Chemins de fer fédéraux suisses

**Band:** - (1991)

**Artikel:** Le chemin de fer s'ouvre aux handicapés

**Autor:** [s.n.]

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-676317>

### Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

### Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

### Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 18.02.2026

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

*La détente du voyage accessible aux personnes handicapées : voiture spéciale et élévateurs mobiles.*

## Le chemin de fer s'ouvre aux handicapés

*Deux éléments importants ont enrichi, en 1991, les prestations des CFF pour le transport des handicapés. Il s'agit tout d'abord de la livraison d'une première série de 50 élévateurs mobiles permettant de hisser les voyageurs en fauteuil roulant dans les trains, de manière plus aisée que jusqu'alors. Deuxième élément: la mise en service d'une voiture spéciale pour les groupes de handicapés en fauteuil roulant.*

La conception des CFF pour le transport des handicapés, qui est actuellement en pleine réalisation, a pour but d'offrir la plus grande autonomie possible aux handicapés physiques, aux mal-voyants, aux malentendants et aux handicapés mentaux pour leurs déplacements en train. L'idéal serait de donner à ces personnes et à leurs éventuels accompagnants la possibilité de s'intégrer aux autres voyageurs. Or, un problème ardu vient se greffer à cette tâche, déjà complexe en elle-même : le transport des handicapés en fauteuil roulant. En effet, il ne s'agit pas seulement d'offrir ce service sur tout le réseau en l'associant au trafic ordinaire, encore convient-il d'en faire un système cohérent, ce qui implique des aménagements importants, savoir :

- des gares permettant d'accéder aux trains en fauteuil roulant,
- des voitures dans lesquelles les handicapés peuvent prendre place avec leur fauteuil roulant,
- des moyens mécaniques pour leur chargement et leur déchargement
- une organisation de transport appropriée,
- suffisamment de personnel instruit en conséquence.

### Points d'appui

Afin d'étendre le plus rapidement possible à l'ensemble du réseau les améliorations consenties pour le transport des handicapés en fauteuil roulant, les CFF ont fondé leur organisation sur des points d'appui. Cela consiste

- à faciliter ces transports en premier lieu sur des distances moyennes et longues entre des gares particulièrement bien équipées;
- à doter ces gares des moyens techniques appropriés et du personnel nécessaire, de manière à en faire des points d'appui aptes à manutentionner même les fauteuils roulants les plus lourds;
- à porter à 110 le nombre de ces gares (= doublement), en les associant à des centres régionaux répartis dans tout le pays. L'on trouvera un point d'appui tous les 15–20 km; il s'agira la plupart du temps d'une grande gare ou tout au moins d'un arrêt de trains directs.

### Voyager en commun

Après seulement six mois de travaux de transformation, une voiture spéciale, équipée pour accueillir des groupes de handicapés en fauteuil roulant avec leurs accompagnants, a été mise en service en été 1991. Véritable fleuron du parc des CFF, elle répond à un besoin spécifique. Son intérieur spacieux et de nombreuses nouveautés la rendent particulièrement agréable pour les handicapés. Mentionnons une plate-forme élévatrice de chaque côté, un cabinet de toilette accessible en fauteuil roulant et équipé en circuit fermé, des tablettes escamotables et mobiles le long des parois; cette voiture dispose en outre d'une installation de 36 panneaux solaires





sur le toit comme source d'énergie additionnelle.

L'équipement et la mise en service de cette voiture sont le fruit d'une réjouissante collaboration entre les CFF, la CNA, qui a assumé les importants frais de transformation, et la fondation pour les enfants infirmes moteurs cérébraux qui, dans certains cas, prend en charge les frais d'utilisation. Ce parrainage inhabituel permet d'affréter la nouvelle voiture au prix forfaitaire usuel d'un véhicule plus ancien.

### Mobilifts

Avec le Mobilift, les CFF disposent maintenant d'un engin pratique pouvant être utilisé dans toutes les gares pour charger et décharger les fauteuils roulants de tous les modèles. Une première série de 50 appareils est en service depuis l'été 1991 et a fait ses preuves. Les 110 points d'appui prévus en seront tous équipés dès le changement d'horaire de 1992 déjà, après livraison des 160 exemplaires commandés (financés par les CFF).

