



Hanspeter Oprecht, novembre 2024

# Ordonnance du DETEC sur les exigences techniques concernant les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OETHand ; RS 151.342), état 01.07.2024 :

## Commentaires

Référence du dossier: BAV-511.3-12/2/5

### Table des matières

<b>1</b>	<b>Introduction</b> .....	<b>2</b>
<b>2</b>	<b>Contenu de l'ordonnance</b> .....	<b>2</b>
2.1	Dispositions générales sur l'aménagement sans obstacles (valables pour tous les domaines des TP) .....	2
2.2	Dispositions spécifiques relatives à l'accessibilité (validité par domaine des TP) .....	4
<b>3</b>	<b>Thèmes de l'ordonnance</b> .....	<b>4</b>
3.1	Systèmes d'information et de communication pour les clients et systèmes d'appel d'urgence.....	4
3.2	Distributeurs automatiques de billets .....	5
3.3	Boutons-poussoirs sur les portes.....	6
<b>4</b>	<b>Exigences spécifiques du trafic des entreprises concessionnaires de bus et de trolleybus</b> .....	<b>6</b>
<b>5</b>	<b>Exigences spécifiques du trafic des téléphériques et des funiculaires</b> .....	<b>8</b>
<b>6</b>	<b>Dispositions finales</b> .....	<b>8</b>



## 1 Introduction

Entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2004, la LHand<sup>1</sup> prescrit à l'art. 15, al. 1, que le Conseil fédéral fixe les normes en matière d'aménagement des transports publics (TP) en fonction des besoins des personnes handicapées. A l'art. 8 OTHand<sup>2</sup>, le Conseil fédéral a délégué cette tâche au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication (DETEC). Par « personnes handicapées » au sens de la LHand, on entend les personnes qui – également en raison de leur âge – sont limitées de manière vraisemblablement durable sur le plan physique, mental ou psychique. Mais en fin de compte, tous les utilisateurs des TP profitent de la LHand : les accès dénivelés aux véhicules accélèrent le flux des voyageurs et sont plus agréables pour les personnes chargées de lourds bagages ou transportant des poussettes, de bonnes informations optiques et acoustiques profitent également aux touristes et aux personnes ne connaissant pas bien les lieux.

Selon l'art. 15, al. 3, LHand, il y a lieu d'adapter périodiquement les normes qui régissent des TP sans obstacles à l'évolution de la technique. Ainsi l'OTHand, l'OETHand et les DE-OCF liées à la LHand ont été modifiées en 2010, en 2012, en 2014 et 2016, en 2020 et en 2024. La révision de l'OETHand de 2016 a tenu compte du fait que les STI PMR<sup>3</sup> sont également contraignante pour la Suisse depuis 2013. L'OETHand concrétise dès lors les prescriptions des STI PMR et tient compte d'une norme européenne qui exécute lesdites STI. Cette norme tripartite (SN EN 16584-1, 16584-2 et 16584-3) met en œuvre les STI PMR en ce qui concerne l'aménagement sans obstacles en matière de contraste, d'information, de propriétés antidérapantes et de caractéristiques optiques. Le ch. 2 du présent document traite ces sujets de manière plus détaillée.

En principe, les prescriptions inscrites dans l'OETHand sont valables pour les nouveaux véhicules, les nouveaux arrêts et les arrêts qui seront transformés. Les véhicules, constructions et installations existants qui ne seront ni remplacés ni adaptés dans un projet nécessaire de toute façon devront être adaptés avant la fin de 2023 au plus tard, conformément à l'art. 22, al. 1, LHand. Etant donné que de telles adaptations sont souvent accompagnées d'importants surcoûts, le principe de proportionnalité défini à l'art. 11 LHand revêt une grande importance. Dans ce contexte, des solutions moins conventionnelles qui remplissent à moindres frais les objectifs fixés par la LHand sont souvent demandées. La fin de l'année 2013 (art. 22, al. 2, LHand) était le délai fixé pour adapter les systèmes d'information des clients et de distribution des billets, étant donné que la durée d'existence de ceux-ci correspond à une dizaine d'années.

## 2 Contenu de l'ordonnance

### 2.1 Dispositions générales sur l'aménagement sans obstacles (valables pour tous les domaines des TP)

L'OETHand contient des dispositions *générales* concernant l'aménagement sans obstacles, dispositions qui sont valables pour les secteurs accessibles au public de *tous les modes de transport*. Pour l'accessibilité de l'infrastructure (ouvrages et installations), les dispositions générales reposent toujours sur la norme SN 521 500 / SIA 500 « Constructions sans obstacles », édition de 2009<sup>4</sup> (art. 2, al. 1, OETHand). Il en va de même pour les gares situées sur les tronçons ferroviaires interopérables visés à l'art. 15a OCF<sup>5</sup> ; à cet effet, l'OFT a communiqué une [règle technique nationale notifiée \(RTNN\)](#) à la Commission européenne. A remarquer que la norme de la VSS SN 640 075 « Espace de circulation sans obstacles » ne fait pas partie intégrante du droit fédéral relatif à l'aménagement sans obstacles des TP. Il faut la considérer comme un moyen approprié pour mettre en œuvre les prescriptions fédérales pertinentes (voir également le chiffre 4 de ces commentaires).

<sup>1</sup> Loi sur l'égalité pour les handicapés (LHand, RS 151.3)

<sup>2</sup> Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics (OTHand, RS 151.34)

<sup>3</sup> Spécification technique européenne d'interopérabilité relative aux personnes à mobilité réduite

<sup>4</sup> Cette norme peut être obtenue auprès de l'Association suisse de normalisation (<https://connect.snv.ch>)

<sup>5</sup> Ordonnance sur les chemins de fer, RS 742.141.1

Depuis la révision de l'OETHand, les véhicules utilisés dans le trafic interopérable sont régis – conformément aux dispositions de la section 7a LCdF<sup>6</sup> et du chap. 1a ainsi que de l'annexe 6 DE-OCF<sup>7</sup> – par les STI PMR et par les normes SN EN 16584 qui en découlent et, au besoin, d'autres dispositions de l'OETHand. La série de normes SN EN 16585 est également applicable ; cela n'est pas fixé dans l'OETHand, mais dans les DE-OCF.

L'OETHand se base également sur les STI PMR en ce qui concerne les dispositions générales en matière d'accessibilité des autres véhicules des TP. Les STI PMR déploie ses effets matériels au-delà du trafic ferroviaire interopérable pour des raisons d'uniformité des normes au sens d'une uniformité matérielle et elle concerne en principe également les véhicules des autres domaines des TP. Les dérogations et les dispositions spécifiques régissant les véhicules ferroviaires, les trams, les bus, les bateaux et les installations à câbles sont réglées dans les actes normatifs pertinents (cf. ch. 2.2).

Lors de la révision 2024 de l'OETHand, la version révisée 2023 des STI PMR a pu être référencée à l'art. 2, al. 2 de l'OETHand. Modification des STI PMR révisées : signaux acoustiques de détection des portes des véhicules (annexe G). En revanche, les normes EN 16854-1, -2 et -3 révisées en 2024 n'ont pas pu être prises en compte dans le paquet de révision 2024 de l'OFT, dont fait également partie l'OETHand. Etant donné que les différences entre les versions de 2017 (référencées dans l'OETHand) et les versions 2024 attendues (non référencées dans l'OETHand) se limitent de facto à des adaptations rédactionnelles et à des corrections d'erreurs, sauf en ce qui concerne la mention des signaux acoustiques de détection des portes dans la norme EN 16584-2, l'OFT accepte l'application aussi bien des versions 2017 que 2024 des normes EN 16584-1, -2 et -3.

Les prescriptions des normes SN EN 16584-1, -2 et -3 requièrent également des commentaires en ce qui concerne les affichages dynamiques. C'est pourquoi l'OFT a chargé l'Institut d'optométrie de la haute école spécialisée Suisse du nord-ouest à Olten (FHNW) de rédiger des commentaires. Ceux-ci sont publiés sous [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) → Informations pour entreprises des TP et spécialistes → Etudes sur le développement des normes → Etudes sur la thématique « Accessibilité des informations pour les clients et de l'émission de billets ».

La norme tripartite SN EN 16584 est aussi valable matériellement pour les domaines des TP autres que le trafic ferroviaire interopérable, et ce, aussi bien pour les véhicules que pour les gares et les arrêts (exception : la SIA 500 est applicable au contraste minimal des mesures de génie civil dans les gares et les arrêts). L'OETHand contient également des compléments à ces normes, par ex. en ce qui concerne la taille des caractères des informations statiques (art. 5, al. 4 et 5). Pour déterminer le contraste minimal requis des informations statiques, il y a lieu d'appliquer la figure « A.2 – Contraste de couleurs pour la signalétique » de la norme SN EN 16584-1. Cette disposition est également valable, par exemple, pour les horaires affichés ; ceux-ci sont considérés comme partie intégrante des informations statiques relatives à l'orientation. Pour des motifs pratiques, les commentaires de l'Institut d'optométrie de la FHNW Olten contiennent également un tableau des tailles minimales des caractères (chiffres et lettres) des informations statiques en fonction de la distance de lecture.

Dans le cadre de sa série de publications « P580 – FIScommun », l'organisation de branche Alliance SwissPass a publié une aide à l'interprétation des prescriptions de l'OETHand concernant l'information à la clientèle, à laquelle le service spécialisé de l'OFT « Accessibilité des transports publics » a contribué fortement : « Information à la clientèle : aide à l'interprétation de l'OETHand »<sup>8</sup>. L'OFT attache de l'importance déterminante à cette publication.

Il convient entre autre de prêter attention aux indicateurs latéraux placés à l'extérieur des véhicules. Ils doivent être détectables, reconnaissables et utilisables à l'arrêt en quelques secondes également par

<sup>6</sup> Loi sur les chemins de fer, RS 742.101

<sup>7</sup> Dispositions d'exécution de l'OCF, RS 742.141.11

<sup>8</sup> Le contenu a été repris en allemand dans le chapitre 7 du document de transition de la Commission nationale d'information des clients (CCI) : [www.ov-info.ch/sites/default/files/2023-08/BS-KI\\_V3\\_def\\_Gestaltet\\_Optimized.pdf](http://www.ov-info.ch/sites/default/files/2023-08/BS-KI_V3_def_Gestaltet_Optimized.pdf)

les personnes malvoyantes. Lorsque le contraste minimum Michelson requis de 0,6 n'est pas atteint de manière prouvée – c'est-à-dire normalement pour les indicateurs latéraux à l'extérieur des véhicules qui sont montés à plus de 160 cm au-dessus de la surface du quai de l'arrêt et qui reflètent donc le ciel –, l'OFT exige un cadre blanc de trois à cinq centimètres de largeur autour des indicateurs latéraux des véhicules dont la longueur dépasse 20 m. En effet, à partir de cette longueur de véhicule, notamment dans le cas des autobus et des tramways, il faut partir du principe que la personne malvoyante ne parvient pas à se rendre en temps utile à la première porte pour communiquer son besoin d'information au conducteur. Cette mesure n'est pas à confondre avec la fonction de la zone d'attention sur le quai conformément à l'art. 12 OETHand et aux DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 2.2.3.1 : le conducteur doit s'adresser activement à une personne uniquement si elle attend dans cette zone d'attention et qu'elle est munie d'une canne blanche ou accompagnée par un chien guide. Les personnes avec une canne blanche ou un chien guide ne sont normalement pas capables de lire un affichage extérieur.

## 2.2 Dispositions spécifiques relatives à l'accessibilité (validité par domaine des TP)

En sus des prescriptions valables *pour tous les modes de transport*, l'OETHand contient les prescriptions *spécifiques* au trafic de bus et aux transports à câbles, c.-à-d. des dispositions dérogatoires ou d'exécution. En ce qui concerne les prescriptions *spécifiques* au trafic ferroviaire, de trams et à la navigation, l'ordonnance renvoie aux DE-OCF et aux DE-OCB.

## 3 Thèmes de l'ordonnance

### 3.1 Systèmes d'information et de communication pour les clients et systèmes d'appel d'urgence

L'accès sans marche aux quais et aux véhicules est aux voyageurs à mobilité réduite ce que l'utilisation des informations et des systèmes de communication est aux personnes malvoyantes et malentendantes. Pour cette raison, les valeurs définies dans les art. 4 à 6 OETHand ainsi que les normes qui y sont citées revêtent une importance certaine.

En cas de renoncement aux annonces régulières par haut-parleur, il faut en principe réaliser des dispositifs Text-to-Speech (TTS) dans les gares. Leur positionnement est régi par le guide de l'OFT « Marquage tactilo-visuel des quais de gare »<sup>9</sup>.

Prise en compte de la proportionnalité (art. 11 al. 1 LHand), des informations à la clientèle dynamiques tant sur le plan optique qu'acoustique doivent en principe être disponibles aux points d'arrêt par lesquels transite un nombre important de voyageurs (ordre de grandeur : à partir de 800 personnes embarquant ou changeant de train/bus/tram par jour) et dans les véhicules. En outre, des informations orales doivent, lorsqu'elles sont offertes, être répétées si nécessaire ou répétables sur appel pour autant que cela soit acceptable pour les autres passagers (art. 5, al. 1). En cas de besoin manifeste, c'est-à-dire lorsqu'un point d'arrêt se trouve dans le périmètre de desserte d'une institution pour personnes malentendantes ou malvoyantes ou qu'il assure une correspondance importante pour ces personnes, il convient de proposer une information à la clientèle optique-dynamique ou acoustique, même si le point d'arrêt est utilisé par moins de 800 personnes montant ou changeant de train/bus/tram.

Les solutions de rechange en matière d'information et de communication pour les clients doivent être utilisables notamment par l'intermédiaire de petits appareils en vente dans le commerce tels que les téléphones portables (art. 5, al. 3 OETHand). Dans son document « Information à la clientèle : aide à l'interprétation de l'OETHand » Alliance SwissPass, avec la participation déterminante du service "Accessibilité des transports publics" de l'OFT, a défini les conditions dans lesquelles les smartphones peuvent être utilisés comme solution de rechange. En ce qui concerne l'information à la clientèle fournie par l'intermédiaire de smartphones ou d'autres canaux Internet, les entreprises de transport concessionnaires sont soumises aux dispositions de l'OHand<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> [www.bav.admin.ch/mobile](http://www.bav.admin.ch/mobile) → Bases légales

<sup>10</sup> Ordonnance sur l'égalité pour les handicapés (OHand, RS 151.31), ici notamment art. 10 OHand en relation avec art. 9, al. 1 OHand

Il y a lieu d'installer un point de rencontre et un système de guidage tactile aux points d'arrêt importants ou à ceux dont les chemins de liaisons sont complexes (art. 6, al. 2) afin que les voyageurs malvoyants puissent mieux se repérer. Cela n'est pas obligatoire aux petits arrêts. Mais si ces derniers ont aussi des points de rencontre, un système de guidage tactile est nécessaire afin que les voyageurs aveugles puissent également les trouver.

Si les véhicules sont équipés de systèmes d'appel d'urgence destinés à la collectivité et permettant aux voyageurs d'établir une communication (SOS), les boutons-poussoirs sont placés à une hauteur de 800 mm à 1100 mm. Par analogie avec les systèmes d'information à la clientèle, l'intelligibilité de la communication acoustique pour le passager est d'au moins 0,45 STI-PA. Dans les véhicules ferroviaires, les dispositifs d'appel d'urgence pour personnes à mobilité réduite sont régis par les DE-OCF ad art. 51, DE 51.1, ch. 3.1 (c.-à-d. par les STI PMR) et ch. 3.3.3. La R RTE 40100 « Dispositifs d'urgence pour les voyageurs – Matériel roulant » de l'UTP contient davantage d'informations.

Les pictogrammes doivent avoir une taille minimale de 60 mm par mètre d'éloignement en projection verticale sur l'axe optique (art. 5, al. 4). Cette prescription de l'OETHand concerne les pictogrammes destinés au grand public et ne remplace pas les prescriptions des chiffres A1 et A2 de la norme SN EN 16584-2:2017 pour les pictogrammes destinés aux personnes à mobilité réduite (PMR). Conformément aux prescriptions de cette norme, les pictogrammes pour PMR doivent avoir une taille d'au moins 60 mm (longueur du bord du cadre) à l'intérieur des véhicules et d'au moins 85 mm à l'extérieur des véhicules. Les pictogrammes pour PMR côté infrastructure doivent présenter une taille minimale selon la formule suivante : Distance de lecture (éloignement) en millimètres divisée par 250, multipliée par 1,25 ; toutefois, la taille doit en principe être d'au moins 85 mm (longueur du bord du cadre).

Si c'est possible du point de vue de l'exploitation, les accès utilisables en chaise roulante, les emplacements des élévateurs mobiles permettant l'accès aux véhicules et les emplacements pour l'embarquement sur les quais doivent être signalés clairement. La possibilité d'exploitation d'une telle signalisation est normalement donnée. En particulier, la signalisation des emplacements pour l'embarquement pour les personnes en chaise roulante n'est pas seulement une information à la clientèle, mais aussi une mesure de promotion de la sécurité de l'exploitation : sur les lignes où l'infrastructure d'une partie des gares permet l'accès de plain-pied<sup>11</sup> sur toute la longueur d'un quai, alors que dans les autres gares, cet accès n'est possible que sur une partie du quai<sup>12</sup>, les personnes concernées doivent savoir à quelle porte elles doivent monter (p. ex. dans le cas de compositions multiples) afin de pouvoir quitter le véhicule de manière autonome et sans danger à la descente, grâce au respect de l'accès de plain-pied dans la partie correspondante du quai. Pour garantir la clarté de la signalisation exigée par l'art. 7, il faut en principe réaliser des panneaux au-dessus de la hauteur de tête avec un pictogramme de chaise roulante. En outre, un symbole de chaise roulante peut être appliqué sur la surface du quai.

### 3.2 Distributeurs automatiques de billets

L'art. 22, al. 2, LHand et d'autres articles de cette loi disposent que les distributeurs automatiques de billets doivent, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2014, répondre aux besoins des voyageurs handicapés moteurs, malvoyants, malentendants et souffrant de maladies psychiques. En raison de l'abondance des offres, seul un mode d'utilisation tactile (« Touch-Screen ») entre en ligne de compte. Des analyses ont montré que le développement d'un mode d'utilisation convenant intégralement aux aveugles entraînerait des coûts se chiffrant par dizaines de millions de francs. Il n'y aurait pas, en l'occurrence, de rapport approprié entre ces coûts supplémentaires et les avantages obtenus. A souligner que, pour les écrans tactiles, le milieu des champs de commande supérieurs représente le point du haut des éléments de commande et non pas le milieu d'un écran entier. Comme il n'y a pas d'interdépendance technique contraignante pour les oblitérateurs (contrairement aux fentes d'insertion de la monnaie), la hauteur de cette fente est inférieure.

<sup>11</sup> DE-OCF ad art 53, DE 53.1, ch. 4.1

<sup>12</sup> DE-OCF ad art. 34, DE 34, ch. 3.1.1.1

### 3.3 Boutons-poussoirs sur les portes

Signaux acoustiques permettant de détecter les boutons-poussoirs pour l'ouverture des portes (art. 9, al. 3) : ces signaux peuvent réduire le risque que des personnes fortement malvoyantes ou aveugles s'approchent trop d'un véhicule qui démarre, puisqu'elles cherchent généralement à tâtons les boutons-poussoirs. Le signal acoustique permettant de détecter les boutons-poussoirs doit être décent et audible jusqu'à une distance de deux à trois mètres lorsque les portes sont débloquées. Pour les véhicules non-interopérables, cette solution peut être considérée comme une alternative aux signaux sonores de libération ou d'ouverture des portes, conformément aux STI PRM.

Le droit suisse sur l'égalité pour les handicapés et la jurisprudence qui en a résulté jusqu'ici attachent une grande importance à l'utilisation autonome des TP et donc à l'accès de plain-pied aux véhicules pour les personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur. Aussi l'OFT a-t-il communiqué à la Commission européenne une [règle technique nationale notifiée \(RTNN\)](#) dérogeant aux STI PMR. Afin de garantir l'accès de plain-pied, il est important non seulement que les largeurs d'espace-ment et les différences de niveau maximales admises entre les quais et les véhicules soient respectées, mais aussi que les portes permettant l'embarquement des chaises roulantes soient équipées de boutons-poussoirs utilisables par les personnes en chaise roulante – ou qui se servent d'un déambulateur – et entraînant une ouverture plus longue (art. 9, al. 4) des portes.

Il n'est pas obligatoire de poser des boutons-poussoirs de demande d'arrêt qui n'ont pas de fonction liée à l'ouverture des portes (art. 9, al. 2). Si de tels boutons-poussoirs sont posés, ils doivent l'être en nombre suffisant dans le périmètre accessible depuis les sièges prioritaires, c'est-à-dire accessibles depuis le siège prioritaire et au même niveau du sol.. La hauteur de 800 mm à 1100 mm par rapport au sol doit être respectée en principe. Dans les véhicules autres que ferroviaires, il est possible d'installer des boutons-poussoirs de demande d'arrêt à la place des dispositifs d'appel d'urgence conformément aux STI PMR.

## 4 Exigences spécifiques du trafic des entreprises concessionnaires de bus et de trolleybus

Les normes figurant à la section 3 de l'ordonnance définissent surtout les exigences à remplir pour les voyageurs à mobilité réduite avec ou sans chaise roulante ou déambulateur. Pour les véhicules, on table, au sens d'une disposition spécifique (c.-à-d. une dérogation aux STI PMR ou une disposition plus stricte) sur l'annexe 8 du règlement n° 107 de la Commission économique des Nations Unies (UNECE) « Conditions uniformes d'approbation des véhicules des classes M2 et M3 concernant leurs caractéristiques générales de construction » ; ce règlement précise les caractéristiques requises pour l'aménagement sans obstacles des bus. Les exigences dérogatoires ou qui précisent les choses sont consignées à l'art. 14 OETHand.

Le droit suisse sur l'égalité pour les handicapés et la jurisprudence qui en a résulté jusqu'ici attribuent une grande importance à l'utilisation autonome des TP et donc à l'accès de plain-pied aux véhicules pour les personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur. L'art. 13, let. a, OETHand définit – par le renvoi au ch. 2.3 des STI PMR (accès de plain-pied) – que l'embarquement et le débarquement des personnes en chaise roulante ou se servant d'un déambulateur dans les transports par bus doivent être garantis moyennant, entre le quai et la zone d'embarquement du compartiment voyageurs, une différence de niveau de 50 mm au maximum et une largeur de l'espacement de 75 mm au maximum. Dans le cas normal, le respect de ces exigences garantit l'accès autonome sans aide du personnel. S'il n'est pas possible de respecter les conditions pour l'accès autonome pour des raisons avérées de proportionnalité, l'art. 13, let. b, OETHand dispose que l'embarquement ou le débarquement des personnes en chaise roulante doivent être assurés par l'intermédiaire du personnel des TP au moyen d'une rampe, mobile ou intégrée au véhicule, d'une plateforme élévatrice ou d'une autre solution technique. Pour les personnes qui se déplacent à l'aide d'un déambulateur, la rampe destinée aux chaises roulantes n'est pas posée. Cela veut dire que le personnel des TP doit descendre de son véhicule pour offrir son aide si nécessaire, en proposant d'abord son aide à la personne qui embarque puis en hissant le déambulateur dans le véhicule. L'OFT recommande que l'aménagement des arrêts de bus soit basé sur les chiffres pertinents de la norme SN 640 075 « Espace de circulation sans obstacle » et son annexe. Toutefois, l'OFT estime que la note de bas de page 1 de l'article 15.3 de

l'annexe de cette norme pose problème, étant donné que les pierres de bordure normalisées disponibles sur le marché pour l'entrée de plain-pied ont une hauteur de 22 cm et permettent de respecter l'espacement maximal horizontal et vertical pour la plupart des types d'autobus à plancher surbaissé, si les véhicules sont convenablement ajustés

Aux termes de l'art. 14, il y a lieu d'utiliser en principe des bus à plancher surbaissé, dont font partie les bus « Low Entry » qui n'ont qu'une section surbaissée. Des bus qui ont uniquement des planchers hauts ne sont admis que dans des cas motivés ; ils doivent toutefois impérativement être équipés d'une plate-forme élévatrice pour chaises roulantes ou d'une alternative permettant d'embarquer les chaises roulantes et satisfaisant aux prescriptions des art. 13, let. b, et 14, al. 2. Etant donné que les personnes dont la mobilité est réduite sans qu'elles doivent toutefois se déplacer en chaise roulante sont également désavantagées pour embarquer dans des bus à plancher haut, l'admission de ces véhicules est décidée au cas par cas. Si l'utilisation de véhicules à plancher surélevé est autorisée par l'OFT dans de tels cas particuliers - c'est-à-dire pour des lignes spécifiques -, une chaise roulante manuelle pliable doit être transportée à bord des véhicules. Celle-ci est utilisée lorsqu'une personne à mobilité réduite qui ne dépend pas d'une chaise roulante et qui ne peut pas surmonter les marches du véhicule à plancher haut – donc par exemple une personne avec un déambulateur – est transportée : Comme le risque d'accident lié à l'utilisation d'une plate-forme élévatrice pour chaises roulantes (ou éventuellement d'une autre solution) sans chaise roulante n'est pas tolérable, la personne doit obligatoirement utiliser la chaise roulante dépliable qui se trouve toujours à bord du véhicule lorsqu'elle utilise la plate-forme élévatrice. Cette opération s'effectue avec l'aide du personnel de conduite.

L'art. 14, al. 2, let e, stipule que les chaises roulantes doivent être assurées par une ceinture de sécurité fixée à l'aide d'un crochet à un endroit adéquat de la chaise roulante. Cette exigence spécifiquement suisse est considérée comme un « dispositif équivalent » au sens du ch. 3.8.4.1.5 du règlement 107 de l'UNECE. Par conséquent, il n'est pas nécessaire d'installer une barre de maintien rétractable tel que le stipule ce chiffre du règlement UNECE, car un crochet de ceinture de sécurité permet nettement mieux d'éviter tout déplacement latéral de la chaise roulante. De plus, dans de nombreux cas, une barre de maintien rétractable empêcherait toute manœuvre d'une chaise roulante conforme à l'art. 5, al. 1, OTHand<sup>13</sup> sur l'emplacement qui lui est destiné.

L'art. 14, al. 2, let. f, prescrit que les véhicules de la classe M3 de plus de 12 m de long utilisés essentiellement dans le trafic d'agglomération doivent disposer de deux emplacements prévus pour les chaises roulantes. Cette disposition ne s'applique pas aux véhicules qui – pour des raisons purement techniques (par ex. en raison du filtre à particules diesel) – ne dépassent 12,00 m que de peu.

L'art. 14, al. 3, prévoit que le positionnement extérieur (hauteur) des touches d'ouverture des portes destinées à la collectivité satisfassent au ch. 7.7.9.1 de l'annexe 3 du règlement n° 107 de l'UNECE. S'agissant du positionnement extérieur des touches d'ouverture, c'est l'art. 9, al. 1, qui est applicable.

Conformément à l'art. 14, al. 4 (nouveau depuis la révision 2020), les offres des bus du trafic grandes lignes national sont également assujetties à la LHand car elles requièrent une concession pour transport de voyageurs. Par conséquent, l'OETHand est complétée conformément à la pratique actuelle : si un bus du trafic grandes lignes nationale est équipé d'un WC, ce dernier doit pouvoir être utilisé aussi pour les personnes en chaise roulante et par les personnes malvoyantes. Les personnes en chaise roulante doivent pouvoir atteindre la cuvette des WC aussi bien de front que latéralement, dans la mesure où l'exiguïté de l'espace disponible le permet.

En outre, le règlement 107, série 08 d'amendements, publié au niveau de la CEE-ONU, fixe des exigences en matière de contraste au point 3.3.3 de l'annexe 8. En accord avec les efforts de la Confédération visant à harmoniser le plus possible les prescriptions relatives à l'accessibilité dans l'ensemble des transports publics, ces exigences ne sont pas applicables. En lieu et place, l'art. 4, al. 1, de

---

<sup>13</sup> Ordonnance sur les aménagements visant à assurer l'accès des personnes handicapées aux transports publics

OETHand s'applique toujours, comme pour tous les véhicules des transports publics : « Les exigences matérielles quant au contraste sont régies par la norme SN EN 16584-1 ».

## **5 Exigences spécifiques du trafic des téléphériques et des funiculaires**

Selon l'art. 3, let. b, ch. 3, LHand, les installations de transport à câbles qui offrent neuf places ou plus par unité de transport doivent être aménagées sans obstacles. Les normes figurant dans la section 4 de l'ordonnance ont une importance particulière, notamment lors du service non accompagné. A l'art. 18, al. 1, let. b, OETHand, le renvoi au ch. 2.3 des STI PMR signifie que l'accès de plain-pied entre la plate-forme d'embarquement et la cabine doit être garanti moyennant une différence de niveau maximale de 50 mm et une largeur d'espacement maximale de 75 mm. Le respect de ces exigences garantit aussi en principe l'accès autonome, c.-à-d. sans aide. Si ces exigences ne peuvent pas être respectées pour des raisons de proportionnalité, l'art. 18, al. 2, est applicable à titre subsidiaire : l'accès pour les personnes en chaise roulante doit alors être garanti par une rampe mobile ou intégrée au véhicule, une plaque de transbordement ou une aide mobile. Pour les personnes se déplaçant à l'aide d'un déambulateur, le personnel des TP offrira son aide de cas en cas en hissant d'abord le déambulateur puis en aidant la personne qui embarque. L'objectif figurant à l'art. 16, al. 3, à propos de la largeur des mailles des grilles prend en considération le fait qu'il faut garantir l'accompagnement des handicapés par des chiens de guidage ou d'assistance (art. 5, al. 3, OTHand). Lorsque la largeur des mailles est trop grande, les chiens ne peuvent pas passer sur les grilles.

Dans les cabines des installations à câbles pouvant accueillir jusqu'à dix personnes, la surface ne permet pas aux chaises roulantes de manœuvrer, celles-ci ne peuvent entrer qu'en marche avant et ressortir en marche arrière (ou vice versa). Si ces cabines étaient plus grandes que ce que permet la norme SN EN 13796-1, elles pourraient être surpeuplées par les autres passagers et le poids total admissible serait dépassé (complément de l'art. 17, al. 1, OETHand réalisé lors de la révision 2020).

Information des clients des transports à câbles : les exigences des normes SN EN 16584 en la matière doivent être remplies partout où les entreprises de transports à câbles réalisent l'information des clients. À titre d'alternative à l'information optique et acoustique, le personnel est tenu de fournir l'information nécessaire au sens de l'art. 3, al. 2, OTHand. En particulier lorsque l'exploitation de funiculaires et de téléphériques à va-et-vient est automatisée (sans personnel présent), cela signifie qu'il faut fournir aux clients des informations optiques et acoustiques conformes à la norme (art. 19, al. 2, OETHand).

## **6 Dispositions finales**

L'art. 20 explique l'objectif figurant à l'art. 15, al. 3, LHand : les prescriptions sur les normes techniques doivent être adaptées périodiquement à l'état de la technique. L'OFT, office compétent, propose au DETEC, responsable de la promulgation de ces prescriptions, les mesures qui s'imposent. Selon l'art. 15, al. 4, LHand, ces adaptations sont soumises à l'avis des milieux intéressés avant d'être promulguées.